10e Année ✐ N° 439 — 50 centimes — 16 Février 1907 ✐ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

ALLAN MUHR

aine de l'Equipe de Rugby du Racing-Club de
e, qui se rencontrera demain avec le Stade Français.

DANS CE NUMÉRO :

UN HORS-TEXTE

La Première course d'automobiles : Paris-Rouen (1894).

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHASSIS
ET ROUES
ARBEL
EMBOUTIS
Brevetés S. G. D. G.
52, boulevard Haussmann, Paris

LA PLUS SOUPLE
LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la
BERLIET
qui détient toujours le record de la consommation
SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON
Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran
Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand
LA PLUS SIMPLE

Pour écrire chez soi, en voyage, pour prendre des notes, la PLUME RÉSERVOIR
"SWAN"
est d'une utilité incontestable et incontestée !
Catalogue n° 4 franco
Gros et Détail
A PARIS
BRENTANO'S
37, Avenue de l'Opéra
Et dans toutes les Papeteries
Plusieurs Prix
une seule qualité
Encres en Pastilles pour le Voyage

MOTO
NAPHTA
PREMIÈRE ESSENCE DU MONDE
1er Prix du Concours
de Carburants
de l'Automobile Club
de France

LES PNEUS CANNELÉS POUR AUTOS
LE DERNIER MOT DU PROGRÈS
LES PNEUS ANTIDÉRAPANTS POUR CYCLES
DUNLOP
LES NOUVELLES CHAMBRES A AIR
LA PERFECTION ATTEINTE
LES NOUVEAUX BOYAUX COUSUS

SOCIETE DES AUTOMOBILES
Eugène BRILLIÉ
60, bd Péreire (place Wagram)
Adr. télég. Autobril-Paris | Télép. 538
Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus, Camions
Tracteurs. Moteurs, Canots
Construits dans les Ateliers d'Artillerie de
MM. SCHNEIDER & Cie
LE HAVRE
Fournisseur de la Cie générale des Omnibus de P

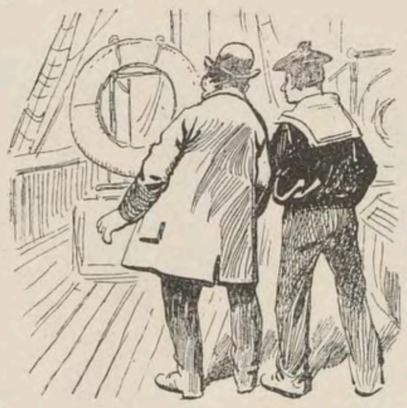
AUTOMOBILES
Gillet-Forest
7, 10 et 12 chevaux
75, Avenue de la Grande-Armée
PARIS

AUTOMOBILES DELAUNAY-BELLEVILLE
Administration et Ateliers à SAINT-DENIS (Seine) Succursale et Garage à NICE (Promenade des Anglais)

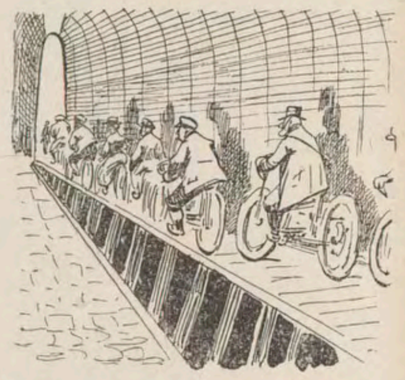
La Semaine Comique, par Henriot.

— Un problème scientifique, messieurs ! il y a 10.000.000 de mètres cubes de neige sur un sommet du mont Blanc ; calculez ce que la Municipalité dépenserait de sel, si elle était obligée de faire fondre cette neige en huit jours !

— Oh ! papa... on dirait un ours blanc...
— Je crois plutôt, à l'avoir entendu parler tout à l'heure, que c'est un ours mal léché.



— Tiens... des pneus de rechange... vous faites donc de l'automobile a bord ?



L'Angleterre voulant conserver son splendide isolement, n'accepte l'idée de tunnel sous la Manche que sous la forme de passerelle pour cyclistes.

PRÉSERVATIFS "SANITAS" GRATIS
Les Notices et Catalogues de luxe pour les deux sexes, illustrés de nombreuses planches en relief, tirées en plusieurs couleurs, sont envoyés
GRATIS avec 1 Echantillon "SANITAS".
sur simple demande adressée à la Société
"EXCELSIOR", 102-104, Faubourg Poissonnière, Paris.
Télép. 135 64

Pneu-Cuir IMPERFORABLE
SANS PEUR
Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE
GARANTIE
BEAU & Cie
171, Cours Lafayette. LYON
19, Av. de la Gde-Armée, PARIS
LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Mad
vous commencez à grossir et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours Dragées de THYROÏDINE BOUTY votre taille restera ou redeviendra sv
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mand
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun,
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

PNEU CUIR VULCAN
CONCOURS DU BANDAGE 1905
COUPE DU MATIN
1er PRIX
P. BUCHILLET & Cie
47, Rue St Ferdinand, PARIS

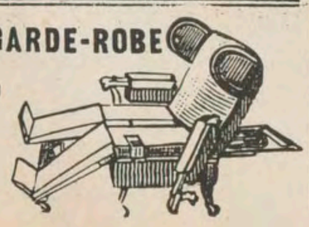
AUTOMOBILES
MOTOBLOC
Les meilleures Voitures de tourisme
102, rue des Vivants BORDEAUX

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques.
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 MOIS
A L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, PARIS
(CATALOGUE FRANCO).

COMPTOIR BISONTIN
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie — Maison de confiance

ÉTABLISSEMENTS
TURGAN
LEVALLOIS-PERRET
OMNIBUS - CAMIONS
VOITURES DE TOURISME
Ld

VIVITZ
L.T. PIVER
PARIS
Essence Savon Poudre de Riz
Lotion Sachets
etc.

AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE
Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS. 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi fco Catalogue


HERNIE GUÉRIE

BREVTÉ S.G.D.G.
par le Nouveau BANDAGE MEY
Accepté p'la Société de Chirurgie
Recommandé par les
Membres du Corps Méd
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le
supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de
Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Cata
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré,

(Cl. R. Girard, à Mantes).

LA PREMIÈRE COURSE D'AUTOMOBILES : PARIS-ROUEN (22 juillet 1894)

Le passage à Mantes ✗ Les deux voitures qui figurent sur la photographie, sont, le n° 61 M. Roger de Montais, et le n° 30 les fils de Peugeot frères.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

16 Février 1907 — N° 439
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

(Plaque Lumière.)

LE NOUVEAU RÈGLEMENT SUR LA CIRCULATION DANS L'AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES
(Vue prise du haut de l'Arc de Triomphe)

Le Préfet de Police vient d'édicter une nouvelle réglementation pour la circulation des voitures dans l'Avenue des Champs-Elysées. Les automobiles doivent passer dans l'allée centrale formée par les deux lignes de refuges, les bas-côtés étant réservés aux autres véhicules. Aussi, est-il curieux d'observer la chaussée : au milieu, le sol est net, propre, comme ciré par le passage des pneus, tandis qu'à droite et à gauche, les pieds des chevaux et les roues des voitures forment des sillons boueux. D'ici peu, la différence d'usure des pistes sera très sensible et tout en faveur des automobiles.

La Lutte pour le Circuit

Ardente et passionnée, la lutte entre les trois circuits a continué toute la semaine dernière, mais les deux normands tenaient la tête de loin, devant le champenois

La lutte qui s'engage chaque année entre les différentes régions qui se disputent l'honneur de voir disputer la grande course automobile s'est présentée, cette fois, plus ardente et plus passionnée que jamais. Alors que, l'an dernier, la Sarthe avait pris, dès les premières foulées une avance qui lui assurait une victoire certaine, cette année — et au point de vue sportif on ne peut que s'en féliciter, — le champ a été, dès le début, largement ouvert. Dans les colonnes de nos confrères quotidiens, c'était chaque jour une nouvelle liste d'inscriptions, sur laquelle le bouillant champion du Midi voisinait avec l'énergique défenseur du Nord, tandis que l'auvergnat roublard les suivait de près. Mais, aux premiers galops, les deux normands prirent l'avantage. Il est juste de dire que leur chance avait été chaudement appuyée par leurs partisans. Un outsider champenois que l'on vit arriver à grandes foulées le long de la barrière à l'entrée de la ligne droite, sembla les inquiéter un instant. Mais il ne fut pas longtemps redoutable, et c'est entre les deux voisins d'écurie que se passa la lutte finale. Elle fut longue et sévère.

Ce n'est pas une des moindres distractions de cette saison hivernale, pendant laquelle le sport est en suspens, que la lutte entre ces régions rivales, cherchant à s'emparer de ce gâteau que doit constituer pour elles le Grand Prix de l'A. C. F.

C'est d'abord le choc des influences. L'une semble l'emporter, car son préfet est bien en cour et il ne ménage pas ses efforts, tandis que l'autre est réduite à un sous-préfet, l'itinéraire de la course passe trop loin du chef-lieu du département, et tout le monde connaît le jaloux antagonisme entre le chef-lieu et les sous-préfectures. Mais elle répond par deux députés, l'autre riposte par trois sénateurs. La politique s'en mêle. Tel circuit est radical-socialiste, tel autre est à peine progressiste. Il y a des chemins vicinaux communistes et des routes nationales.... nationalistes. Puis c'est la subvention qui entre en branle. On se bat à coups de billets de mille. C'est une surenchère acharnée, à se croire à l'Hôtel Drouot : Vingt cinq mille ! — Cinquante ! — Soixante-quinze ! — Cent mille, et je refais la route ! Devant un tel « matelas », les adversaires hésitent. Et qui hésite est bien près d'être vaincu.

Dans les couloirs de l'A. C. F. Pendant toute cette période, les couloirs de l'Automobile Club de France présentent une animation extraordinaire. Les secrétaires de la Commission sportive sont sur les dents. Le délégué général, notre collaborateur Victor Breyer, n'a pas de trop de toute son activité bien connue, pour suffire à toutes les audiences qu'il doit donner, entremêlées de voyages sur les circuits les plus divers, par 10° au-dessous de zéro.

Monsieur le photographe, on n'entre pas !

Tel l'ange à la porte du paradis, un gardien interdit à notre photographe l'entrée des locaux sacro-saints de la Commission Sportive.

Baron de Turckeim. Brasier. De Knyff. Cte R. de Vogué. Quinones de Léon. Prince d'Arenberg.
Louis Renault. Lehideux Vernimmen. Sautin, Sr°, Loysel. Lohner, secrétaire.

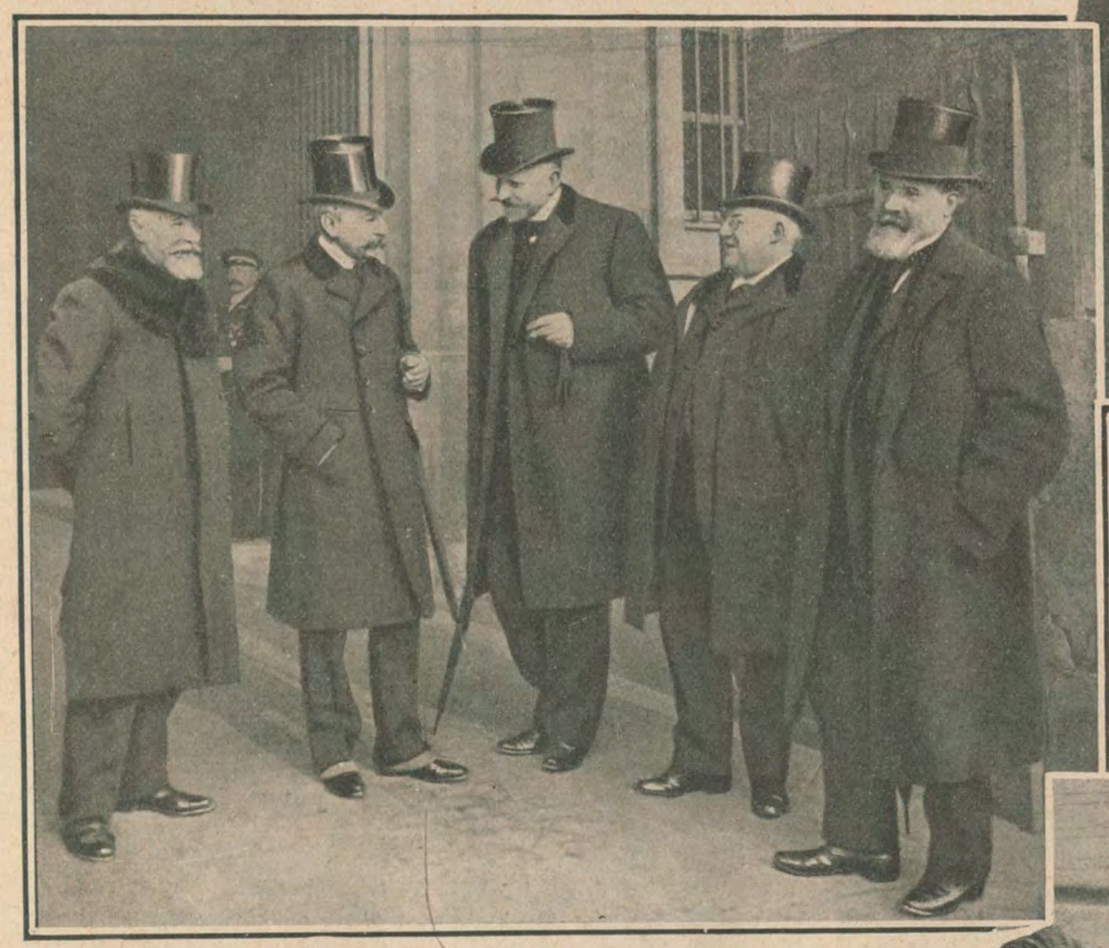
Une séance à la Commission Sportive de l'A C. F.

Ce qui ne nous empêche pas de publier ci-dessus une photographie des membres de la Commission en séance.

Tant qu'aux commissaires, leur patience est soumise aux plus rudes épreuves. A peine ont-ils fini de déjeuner qu'ils s'enferment dans le local sacro-saint qu'un gardien galonné défend contre toute intrusion profane. Mais il n'est pas de barrière si bien fermée qui ne tombe devant les reporters de la *Vie au Grand Air*.

Comme on peut le voir par les photographies qui illustrent cet article, notre photographe Simons, — grâce à l'amabilité de son président, le chevalier René de Knyff — a pu saisir les membres de la Commission au milieu de leurs travaux, qu'ils ont bien voulu suspendre un instant, le temps de l'éclair... de magnésium nécessaire pour les fixer sur la plaque.

Un peu plus loin, ce sont les membres de la délégation du Comité d'Initiative de la Seine-Inférieure, MM. Bignon, député de la Seine-Inférieure, président du Conseil général et maire de la ville d'Eu, M. Bouctot, député de la Seine-Inférieure et maire de Neufchâtel, Coche, maire de Dieppe, de Janzé et Robbe, conseillers généraux, saisis à leur sortie de l'Hôtel Pastoret. Il n'est pas jusqu'au brave paysan normand dont un de nos confrère raconte la visite à l'Hôtel de la Place de la Concorde, qui a été surpris, au moment où il s'informe auprès de M. Achard, l'aimable gérant du Cercle, si le choix de la Commission s'est porté sur le Circuit de l'Eure.



Robbe, Conseiller général. — Ctede Janzé, Conseiller général. — Bignon, Député, maire de la ville d'Eu. — Coche, Maire de Dieppe. — Bouctot, Député, maire de Neufchâtel.

Les représentants de la Seine-Inférieure.

Les délégués du Comité d'initiative de la Seine-Inférieure sont venus jeter dans la balance l'appoint de la forte subvention : cent mille francs et la réfection de la route. A qui la surenchère?

Dans le bureau du délégué général

Notre collaborateur Victor Breyer, qui est, comme on le sait, délégué général de la Commission Sportive pour le Grand Prix, reçoit les représentants du Circuit de la Marne, MM. Charbonnier et Demange.

La lutte se précise En dernière heure, la victoire semblait se dessiner en faveur du Circuit de la Seine-Inférieure, que les membres de la Commission sportive sont allés visiter pour la seconde fois dimanche dernier.

F. A. WHEEL.

— C'est qu'j'sommes tout près de Conches, ajoute-t-il et j'voudrions ben que les autos all' passent par là!

Et pendant que dans les bureaux c'est la lutte entre les circuits, dans les couloirs c'est la chasse à l'information. Tous les confrères de la presse quotidienne sont-là. Paul Sonnier se multiplie. Il guette chaque porte qui s'entr'ouvre, pour essayer de jeter un regard à l'intérieur, il se dissimule derrière chaque pilier, l'oreille aux aguets, pour surprendre le tuyau sensationnel qui va lui permettre de remplir une colonne; il essaie d'acheter à prix d'or les garçons à mollets rebondis qui restent incorruptibles. L'or, ils en ont par-dessus les épaules! Pierre Souvestre, plus calme, cherche les rimes en pensant à la mort du chevalier Gaillard, de Lafreté passe tout menu, mais tranquille, en monsieur qui se sent chez lui, Daniel Cousin se démène, crie, interroge tout le monde, puis pense tout à coup que la *Presse* ne paraît que le soir et qu'il trouvera tous les détails dans les journaux du lendemain.

Faroux arrive en coup de vent, il repart de même. Il vient de se souvenir qu'il a, à la même heure, une conférence chez Védrine, un interview à prendre de Brasier, un feuilleton à faire pour l'*Auto*, un article pour la *Vie au Grand Air*, dix intégrales à résoudre, et un match de billard. Quant à Georges Le Roy, il somnole doucement dans un fauteuil, en rêvant qu'il est enfin sorti du sport et qu'il est en train de pêcher à la ligne à Portejoie.

Le paysan normand à l'Hôtel Pastoret.

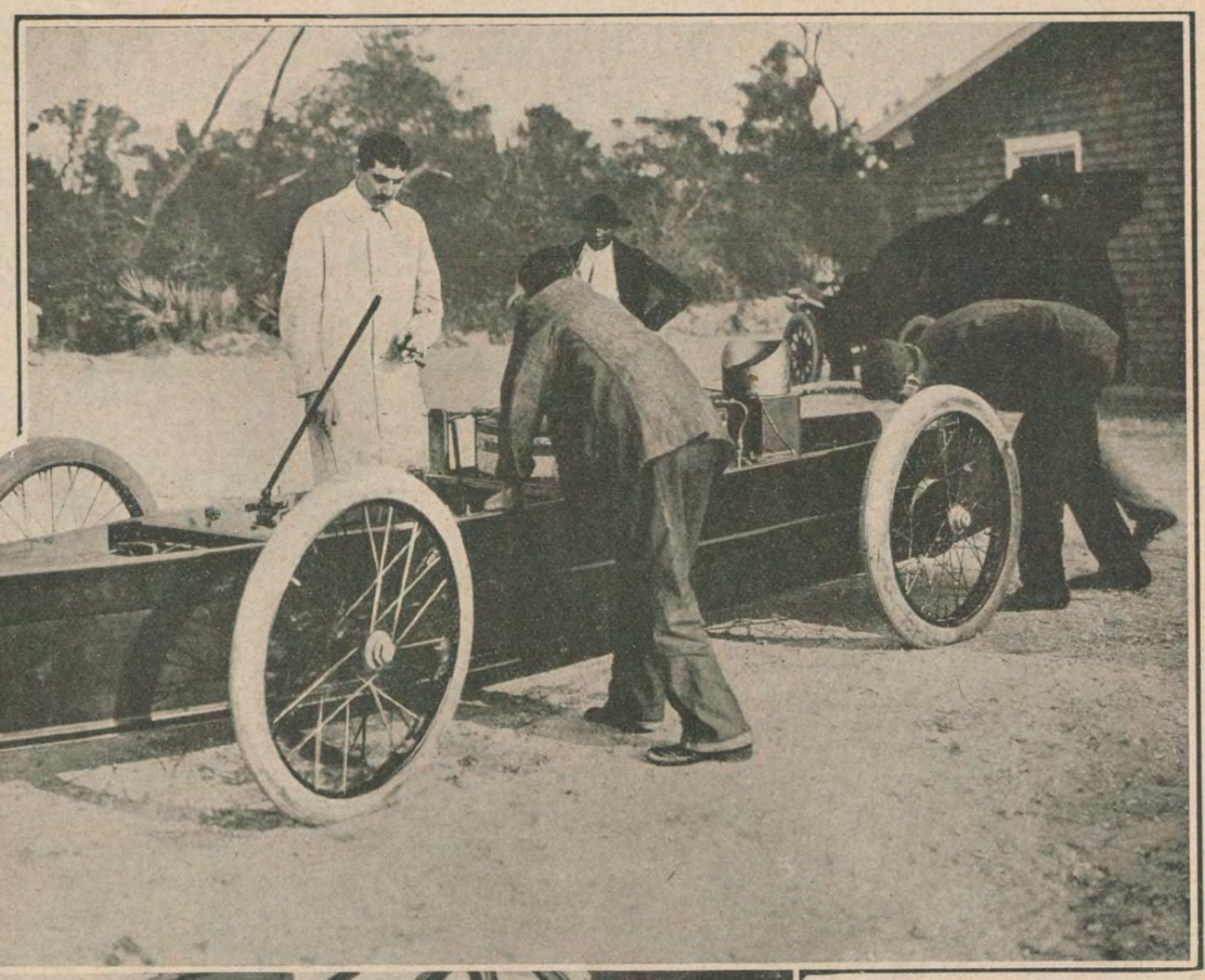
De passage à Paris, un brave habitant des environs de Conches vient demander à M. Achard, l'aimable gérant de l'A. C. F., si c'est le Circuit de l'Eure qui est adopté.

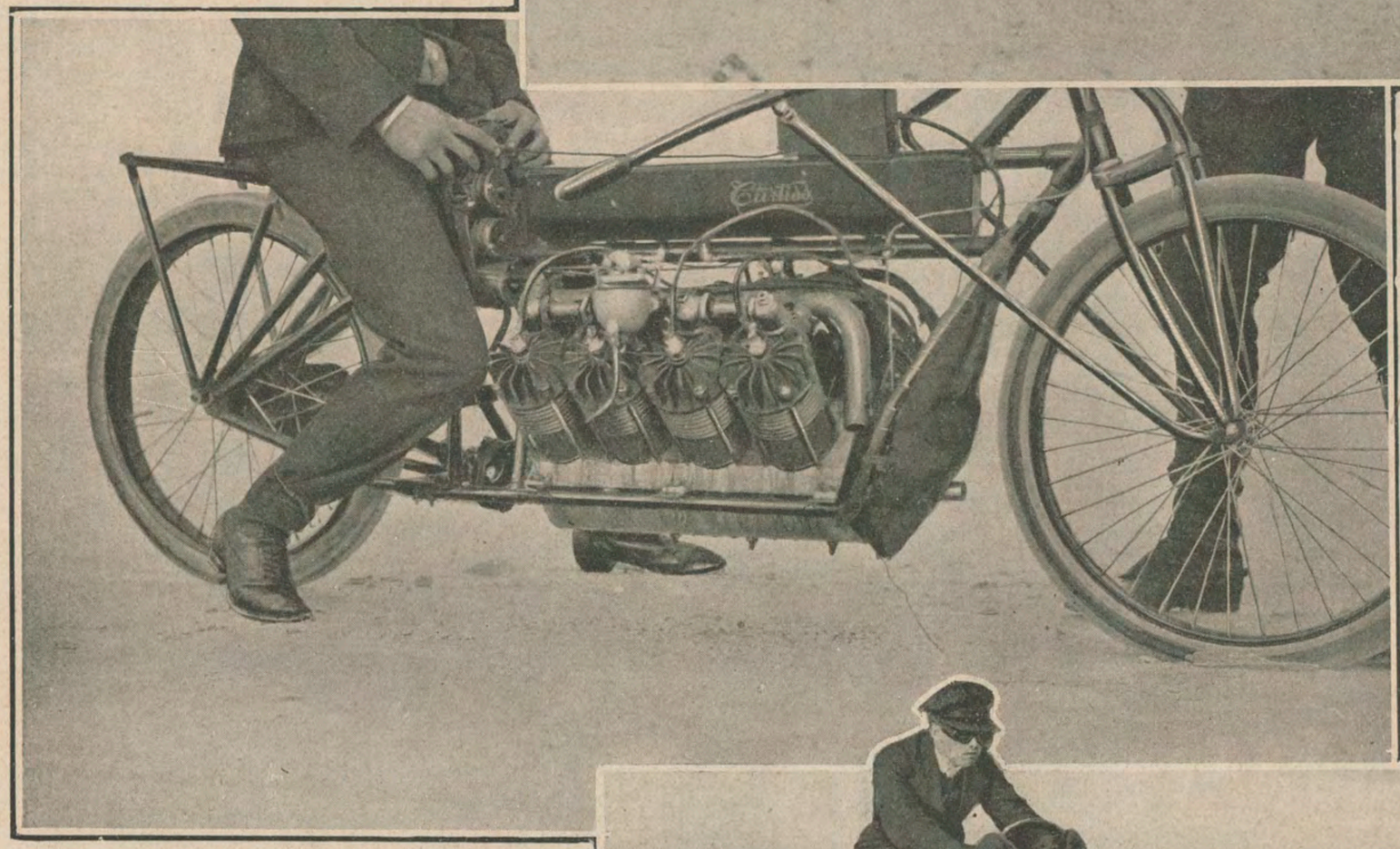
LE MEETING DE FLORIDE

Le désir d'éblouir les Européens par des vitesses jamais atteintes a suscité chez les Américains tout un ordre de recherches, parfois heureuses, souvent maladroites ✱ Le meeting de Floride, qui vient de sombrer au milieu de l'indifférence générale, prouve que l'intérêt public se détache des performances de pure vitesse

On sait quel fiasco ce fut que le récent meeting de Floride. Les organisateurs avaient jusqu'au bout espéré que la participation de la fameuse 200-chevaux Darracq aurait donné un peu d'éclat à leurs épreuves : ils ont dû renoncer à cet espoir, Wagner ayant repris le paquebot pour la France, sans même avoir quitté New-York, on sait à la suite de quels incidents.

Le triomphateur de l'an dernier, Stanley, avait amené cette année à Ormond cinq voitures à vapeur qui n'eurent aucune peine à s'adjuger les principales épreuves, dans lesquelles elles ne rencontraient que des véhicules d'une puissance notablement inférieure. La 100-chevaux de Mariott, qui avait fait du 205 à l'heure,





La " Punaise " de Mariott.

C'est cette voiture, sur laquelle les Américains comptaient pour battre les records, qui éclata, projetant son conducteur à 15 mètres.

Curtis : son poids n'atteint pas 180 kilos, ce qui est simplement ridicule. D'ailleurs, Curtis n'a jamais pu dépasser le 130 avec ce mauvais outil.

La catastrophe réellement intéressante a été le retournement de la « Punaise » de Fred Mariott. Les cylindres cassèrent, la chaudière éclata, Mariott fut projeté à une quinzaine de mètres, en piteux état, et il ne reste de la « Punaise » que des débris informes.

C. Faroux.

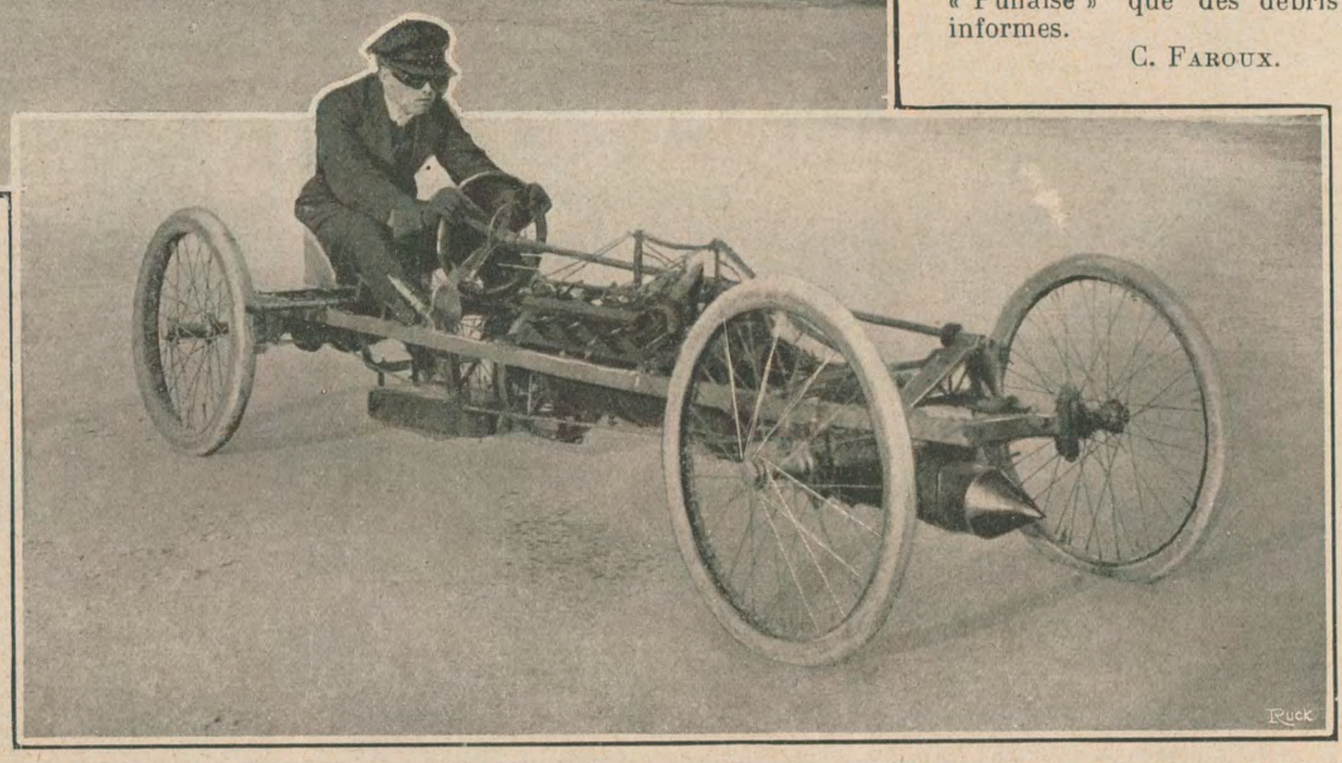
La motocyclette Curtis.

Cette motocyclette à huit cylindres en V fait 40 chevaux. Elle n'atteint pas 180 kilos, et n'a pas pu dépasser les 150 kilom. à l'heure.

est bien remarquable par l'ensemble de ses formes, qui sont admirablement étudiées en vue de réduire la prépondérante résistance de l'air à son strict minimum.

Deux engins méritent également une mention particulière : c'est d'abord la 50-chevaux — 8 cylindres de 100 millimètres d'alésage — construite par Harroun et qui réalise un joli tour de force : pesant seulement 250 kilogrammes et n'offrant aucune prise à l'air, elle couvrit le mille en 29 s. 2/5, ce qui correspond à une moyenne d'environ 198 kilomètres à l'heure : comme particularité intéressante, il faut signaler la commande de direction, l'assiette du conducteur et la transmission, qui ne comporte qu'une seule vitesse.

Un engin également curieux est la motocyclette à 8 cylindres de 40 chevaux pilotée par

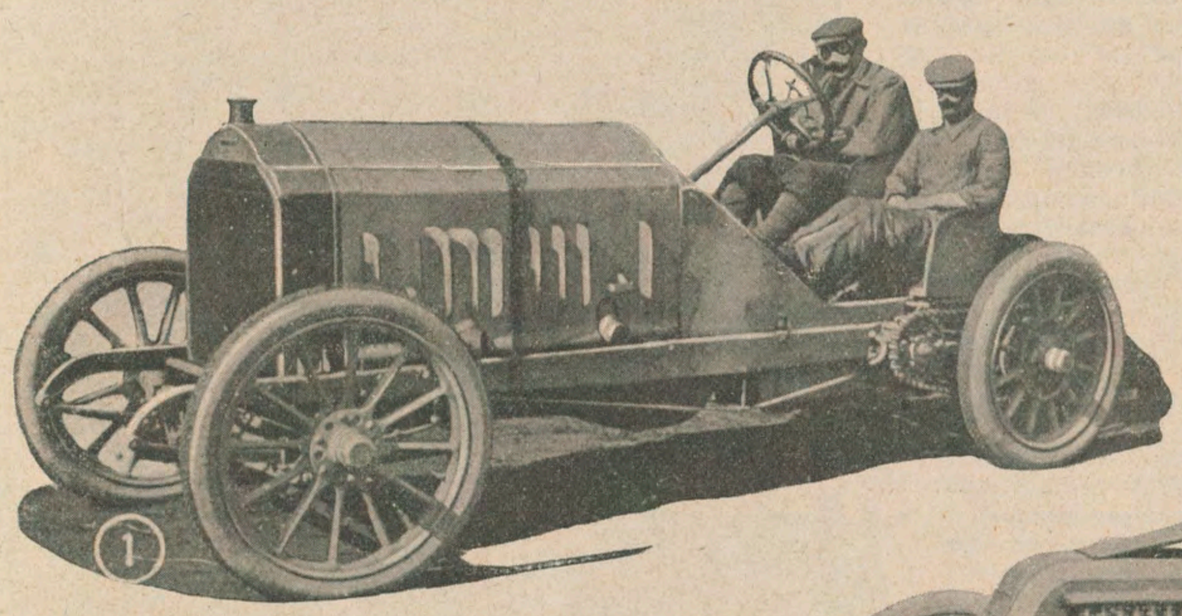


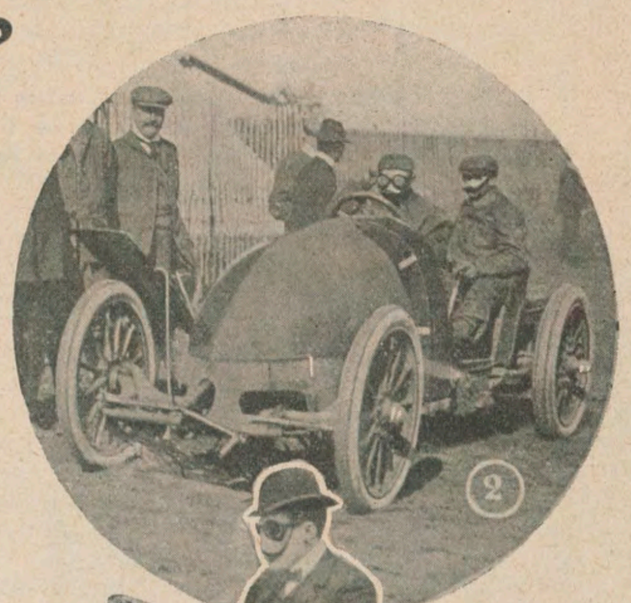
Le plus léger engin de vitesse.

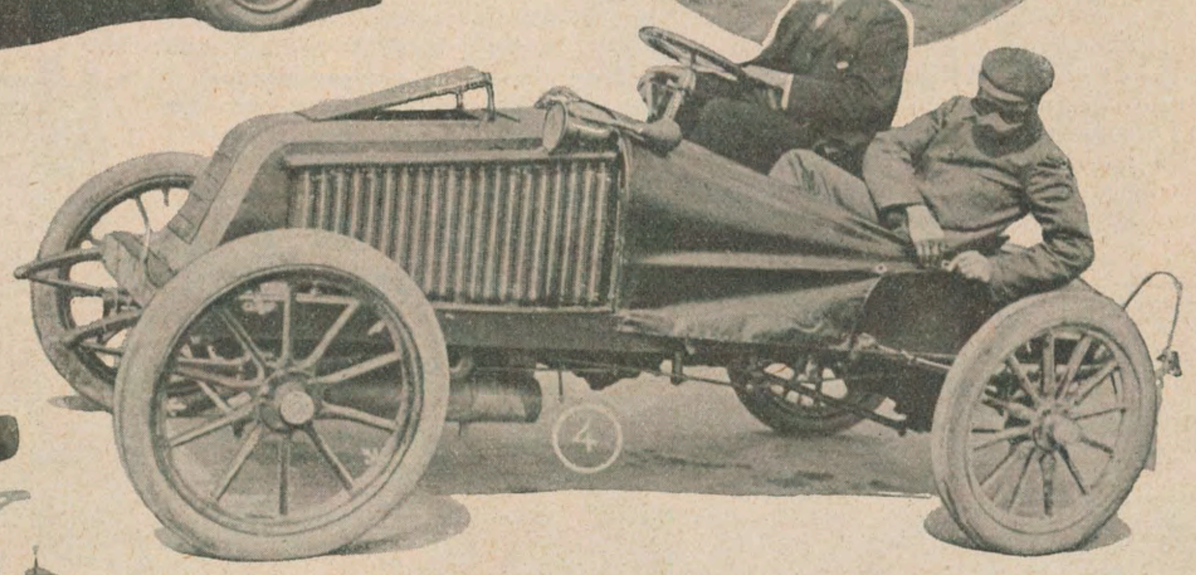
La 50-chevaux de Harroun ne pèse que 250 kilos. Elle a couvert le mille en 29 s. 2/5, soit environ 198 kilomètres à l'heure.

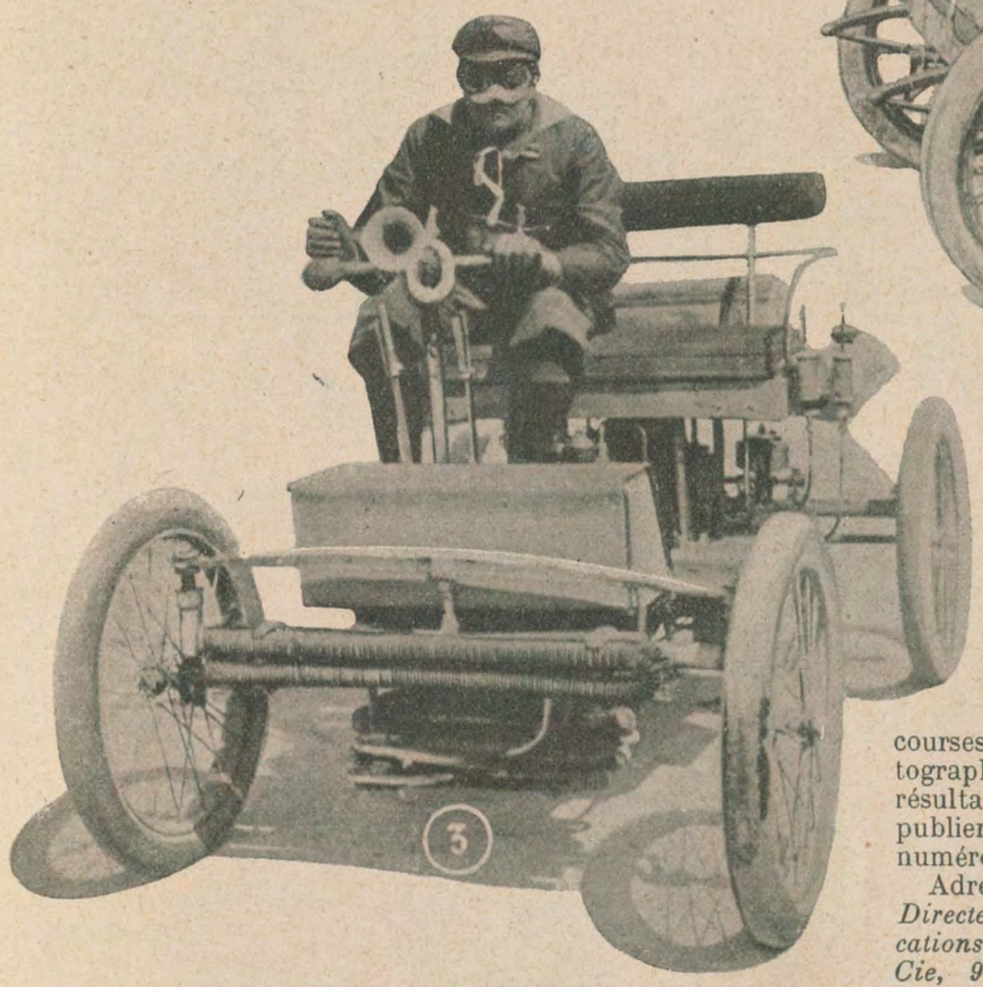
Concours n° 10

Quels sont ces conducteurs ?





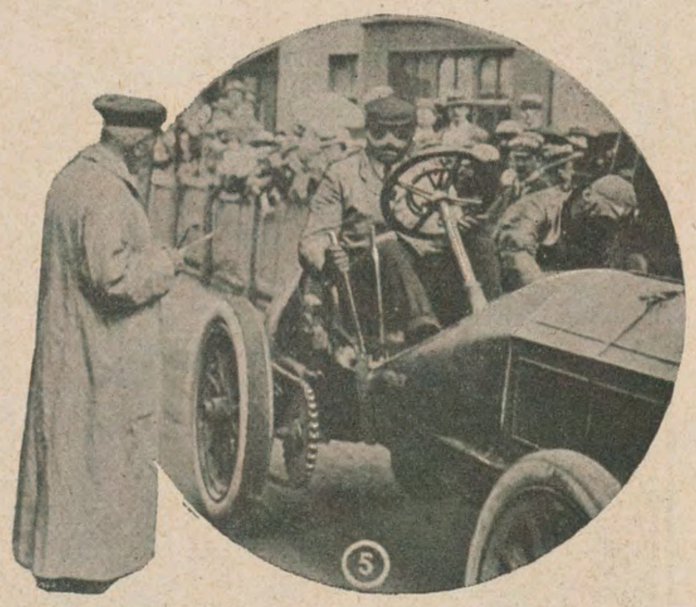


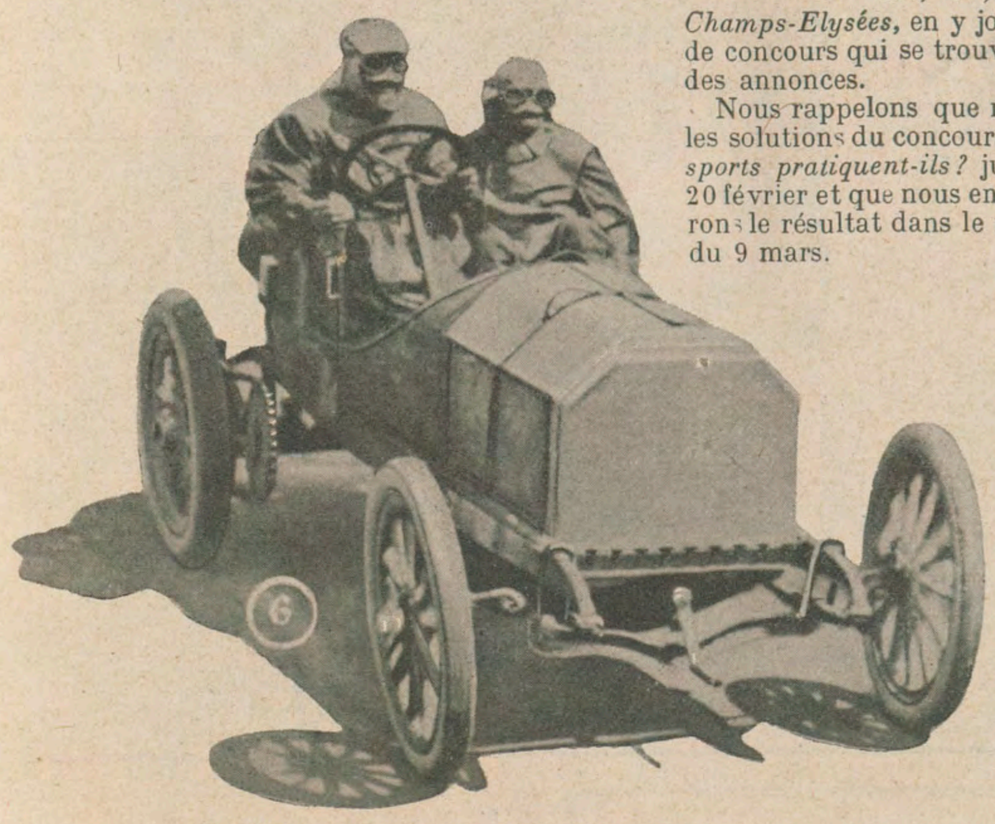


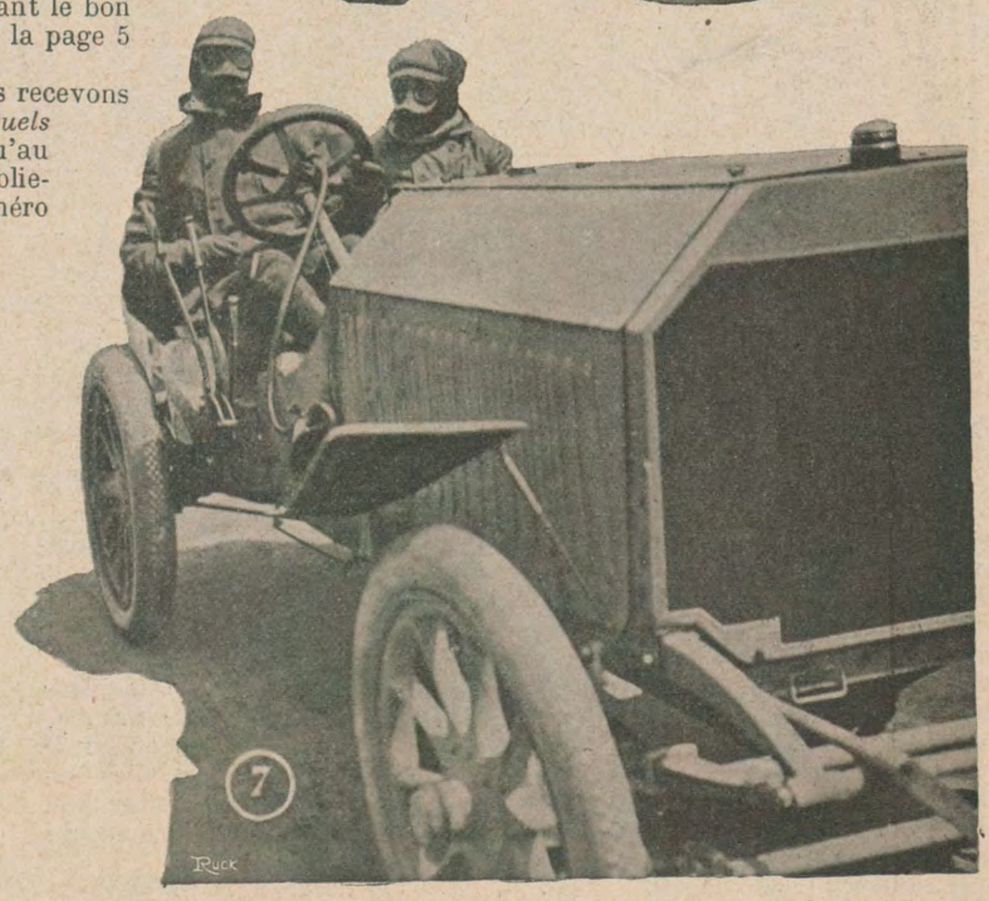
Nous avons réuni sept chauffeurs connus, ayant participé à des épreuves très importantes, au cours de ces dernières années. Il s'agit de nous dire comment ils se nomment. Afin d'éviter le tirage au sort entre les réponses exactes, nous posons une seconde question : Dans quelles courses avons-nous pris ces photographies? Nous recevrons les résultats jusqu'au 5 mars et nous publierons le palmarès dans le numéro du 23 mars.

Adresser les réponses à *M. le Directeur des Concours des Publications Pierre Lafitte et Cie, 90, avenue des Champs-Elysées,* en y joignant le bon de concours qui se trouve à la page 5 des annonces.

Nous rappelons que nous recevons les solutions du concours : *Quels sports pratiquent-ils ?* jusqu'au 20 février et que nous en publierons le résultat dans le numéro du 9 mars.







1° Quels sont ces conducteurs ?
2° A quelles épreuves se rapportent ces photographies ?

LES DEMI-CRACKS

Les coureurs qui ont toujours une chance et gagnent quelquefois ✠ Les meilleurs hommes de second ordre ✠ Demi-vedettes qui donnent le meilleur de leur intérêt aux épreuves cyclistes

DERRIÈRE la pléiade peu nombreuse des coureurs célèbres, se range le groupe compact des coureurs connus. Ce sont des coureurs de valeur à qui quelque chose a toujours manqué pour percer complètement et parvenir à la vedette ; ils sont là une vingtaine, qui donnent à toutes les réunions leur intérêt; c'est grâce à eux que les séries ne sont pas trop monotones, puisque leur pointe de vitesse ou leur tactique force les premiers rôles à s'employer. Ce sont eux qui disputent avec énergie les épreuves où les cinq louis de prix ne tentent pas ceux qui exigent pour le moindre sprint une garantie de trois cents francs ; ce sont eux qui se disputent les primes, qui forment des équipes de tandem, quelquefois redoutables ; c'est pour eux généralement les premières places dans les handicaps ; ce sont eux qui forment l'élément même des épreuves vélocipédiques.

Entre les grands hommes de la piste et l'innnombrable armée des toquards, ils tiennent une place bien à eux; ils gagnent leur vie assez largement, par bribes et morceaux, et quand vient l'été ils se dispersent chaque dimanche par groupes de deux ou trois pour écrémer les grandes épreuves de province ou de l'étranger.

Qu'ont-ils de moins que ceux qui sont parvenus à la gloire ? Peu de chose : la classe quelquefois, la conviction souvent ; mais par éclair de forme. on en a vu parmi eux qui ont pu rester quel

Delage et Piard.

Deux anciens champions amateurs. Delage a tourné pro depuis peu. Piard n'a pu sortir des étoiles de second ordre.

Thuau.

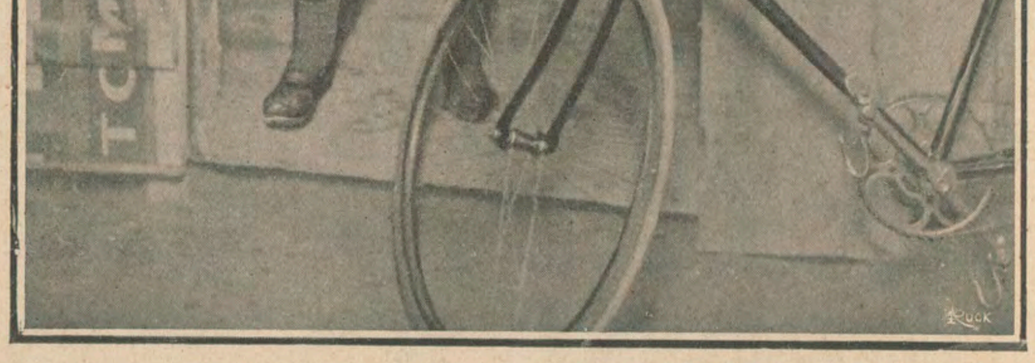
L'ancien champion de France, est un coureur inégal qui s'est récemment distingué dans les courses de cryptos.

ques semaines les égaux des meilleurs. Puis, tout à coup, ils reprennent leur rang dans la troupe des demi-cracks et le gardent une ou deux saisons. Un beau jour, ils abandonnent la piste sans tapage, après avoir gagné bon an mal an, quelques années, les cinq ou six mille francs que leur valurent leurs modestes victoires.

L'hiver, forcément, ils sont tous à la Galerie des Machines, parfois on en voit deux ou trois qui filent à Odessa, avec un gentil contrat, ou en Allemagne, pour des exhibitions dans les music-halls ; une traversée en Algérie en séduit quelques-uns, ceux-là vont vers Pau, ou vers Nice, mais ces fugues ne sont guère longues, et c'est à la Galerie des Machines qu'ils tâchent de gagner leur matérielle pendant les mois de la mauvaise saison.

Combien sont-ils ? vingt peut-être, au grand maximum. Le meilleur d'entre eux est peut-être Dupré, qui faillit être champion de France. C'est un grand coureur, solidement charpenté : on avait mis en lui de grands espoirs : c'est le comingman qui comme J.-B. Louvet, n'est jamais venu. Viendra-t-il ? On peut encore l'espérer, mais sans grande conviction. Il a des qualités, mais il lui manque ce je ne sais quoi qui donne du brio à un sprint et permet des victoires difficiles.

Derrière lui vient Thuau. Thuau fut un des meilleurs amateurs ; avant de passer au professionnalisme, il donnait de belles promesses ; depuis le jour où il a jeté la casaque blanche aux orties, il a gardé une bonne place ou un bon rang dans la cohorte des hommes de deuxième classe. Thuau est toujours dangereux. On l'appelait la sangsue parce que, collé à la roue arrière d'un crack, il est indécollable. C'est sa seule tactique, qui lui réussit souvent ; si le crack revient dans les derniers mètres, Thuau, qui pousse une multiplication formidable,



Benyon.

Anglais et ancien champion du monde amateur, Benyon, imitant l'exemple de Thuau, De'age et Piard, s'est lancé récemment dans le professionnalisme.

profite de sa lancée pour le régler dans les derniers mètres. Il a un jour, par hasard, trouvé moyen d'être champion de France de vitesse.

Dœrflinger est venu de Suisse en France pour faire fortune. Il tient honorablement sa place ; il est presque aussi grand que Mac Farland et pousse rageusement la machine qui semble si frêle, entre ses longues jambes. Ce n'est pas un fin tacticien, mais c'est un courageux qui, certains jours, se montre l'égal des meilleurs. Avec Dupré en tandem, il forme une équipe qui a tenu en échec les rois de la machine double. Ellegaard Van den Born, Poulain, Friol ont été honteusement battus par cette équipe très homogène.

Schilling a disparu depuis cet été, il prend du repos. Schilling a toujours été capable de gagner de grandes épreuves ; mais il s'en est toujours fallu d'un pneu.

Piard qui, amateur, fut imbattable, débuta à Buffalo par une série de victoires impressionnantes. Sur le plancher, il semblait ne pas connaître de rivaux, il tint en échec Meyers en pleine forme, il connut six mois de gloire sans nuage, puis brusquement son étoile s'obscurcit.

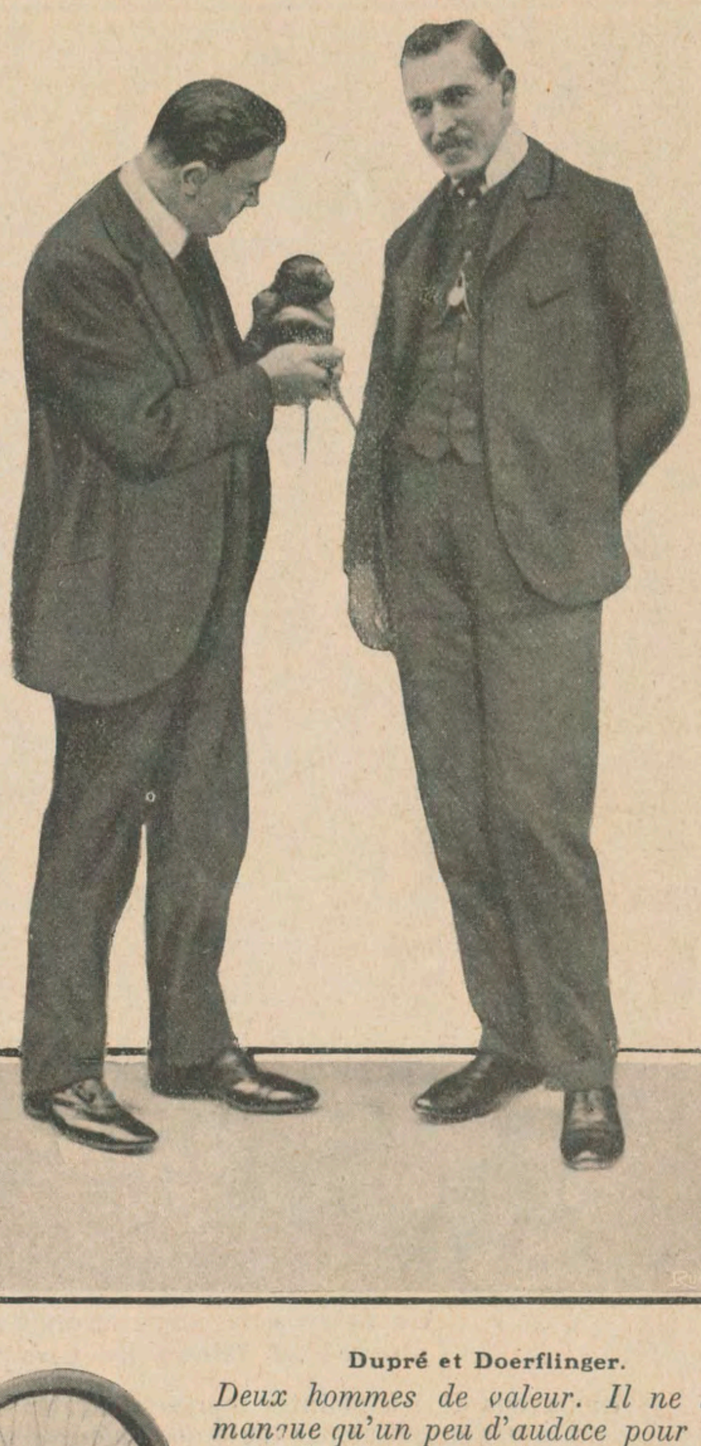
Vanoni a pris de l'étoffe ; il a d'énormes qualités, c'est un athlète, bien fait, aux muscles longs, et doué d'une belle souplesse ; très dur au train, il manque de pointe finale ; il est trop âgé maintenant pour espérer gagner en vitesse. Peut-être, s'il se tourne vers le demi-fond, aura-t-il des chances de décrocher de grandes épreuves.

Seigneur, un bouledogue : c'est le plus courageux des hommes. Si un homme aussi énergique avait de grands moyens physiques, il pourrait se classer dans les meilleurs.

Ingold, encore un Suisse solide et résistant, mais à qui il manque toujours de la vitesse pour finir dans un beau rush. Il a gagné de belles courses, mais n'a jamais pu obtenir une grande victoire.

Comès et Martin.

Deux comingmen, travailleurs et doués de grandes qualités. Ils n'attendent que l'occasion qui fait... le champion.



Dupré et Doerflinger.

Deux hommes de valeur. Il ne leur manque qu'un peu d'audace pour devenir de véritables champions. Ils possèdent un singe sur qui ils reportent une petite partie de leur affection.

Rettich a les mêmes qualités que son camarade ; peut être moins dur au train, est-il un peu plus fin tacticien. Il a toujours une petite chance dans toutes les courses qu'il dispute, mais une chance d'outsider.

Comès, champion des Tout-petits, avait un bel avenir devant lui ; il est encore jeune, peut-être un beau jour se révèlera-t-il tout à fait.

Hourlier est encore le comingman ; le coureur rémois comptait beaucoup sur la saison d'été pour prendre une place très brillante. Ce sera peut-être pour cette année.

Martin est peut-être l'homme qui vient. Tout à coup, ce jeune coureur, inconnu la veille, a pris une place importante dans les batailles des seconds rôles. Est-ce enfin l'homme nouveau qu'espèrent les sportsmen ? Il faut le souhaiter.

Et l'on pourrait en citer d'autres, comme Carapezzi, qui gagne de temps en temps des handicaps ; Goven, qui poursuit toujours une forme qui ne lui permet que de gagner des handicaps ou des primes ; Schwab, vaguement Américain, sérieux et obstiné ; Gardellin, au repos cet hiver, qui met toute sa rage à faire des embardées dans la dernière ligne droite ; del Rosso, qui conserve toujours un bon rang dans les courses qu'il dispute, sans trop de conviction.

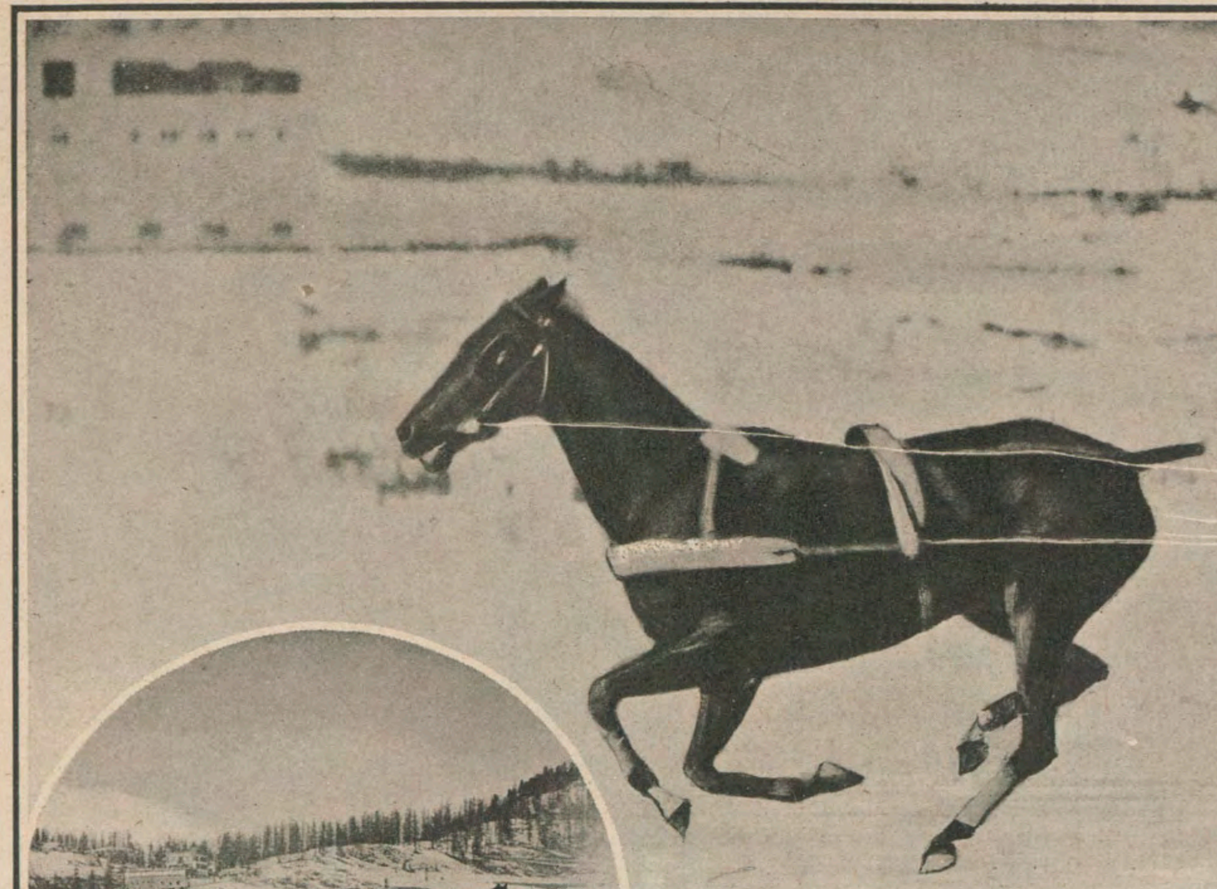
Delage, qui espérait, professionnel, prolonger ses succès d'amateur ; Benyon, champion du monde, qui commence à marcher tout à fait bien ; tant d'autres qui, au hasard des rencontres, brillent d'un éclat passager ou disparaissent dans la médiocrité des petits emplois. C'est peut-être de leur groupe que sortira le crack de demain.

JACQUES BAUDIER.

Ingold et Rettich.

Ingold et Rettich sont d'excellents coureurs, un peu irréguliers, mais devant lesquels tremblent les meilleurs, car ils ont toujours une ruse dans leur sac.

UN NOUVEAU SPORT D'H



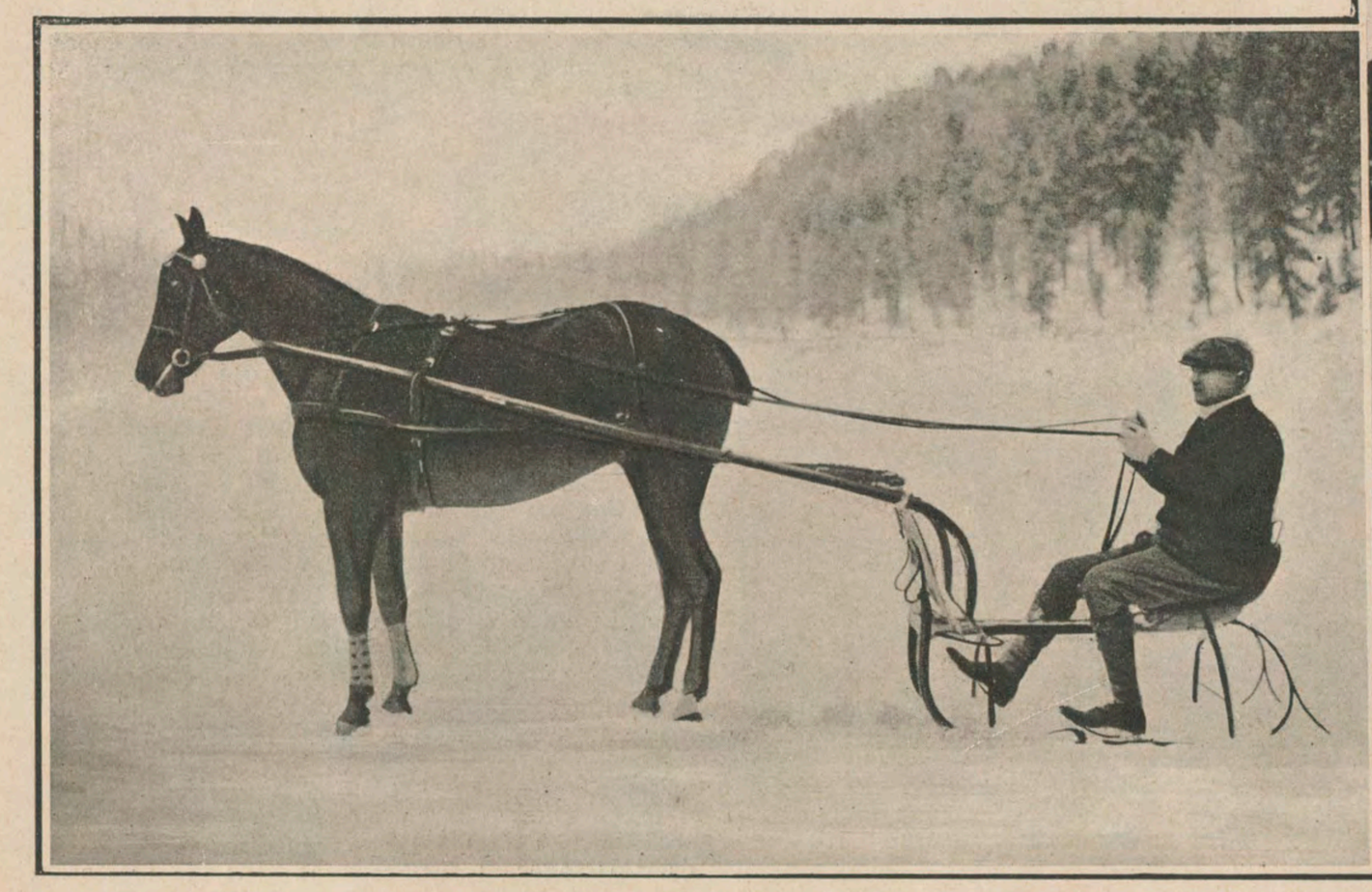
Le Prix de Saint-Moritz.
La première épreuve de ski-kjöring a été disputée récemment à Saint-Moritz.

Un nouveau sport d'hiver vient de faire son apparition dans nos régions ℘ Il s'agit du ski à cheval ℘ Il suscite une véritable passion ℘ ℘ ℘ ℘ ℘

Nous avons déjà à maintes reprises entretenu nos lecteurs des nombreux sports d'hiver pratiqués en Suisse par toute une colonie d'étrangers qui, d'année en année, devient plus importante. Le patinage, le toboggan, le bobsleigh, le ski, le bandy, le curling, se partageaient, jusqu'ici, les faveurs des légions de sportsmen qu'attirent dans les vallées des Alpes la splendeur des hautes montagnes étincelantes de blancheur, l'extraordinaire pureté de l'atmosphère et surtout la force vivifiante d'un soleil hivernal, totalement inconnu des simples habitants de la plaine.

Les Tribunes
C'est dans un cadre vraiment grandiose que se dispute

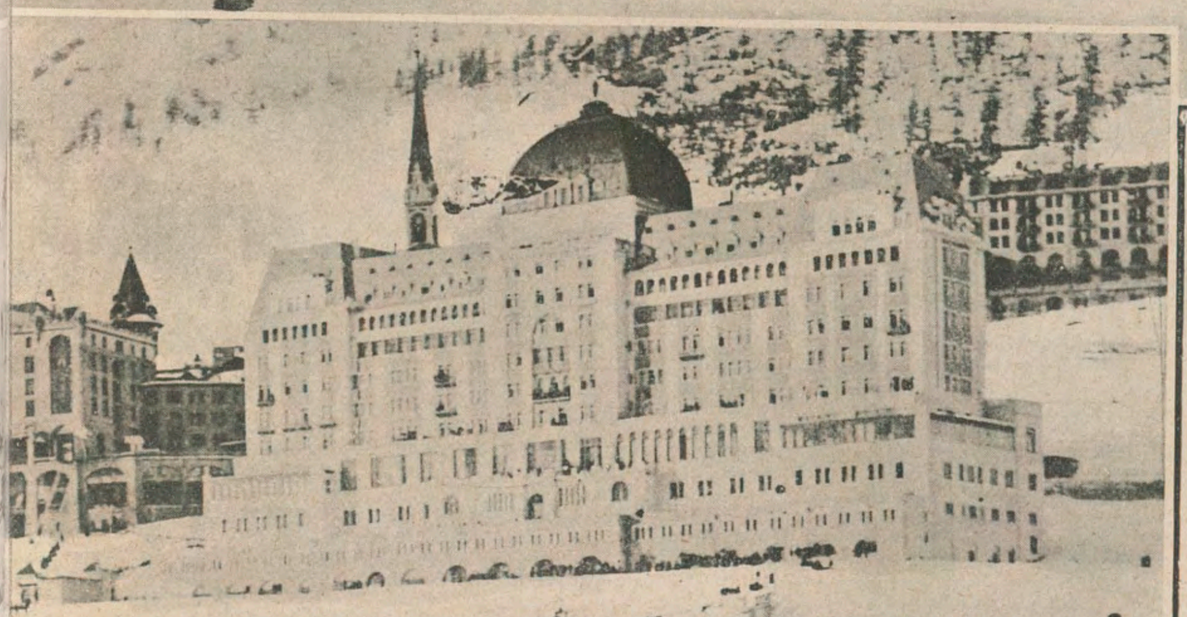
Mais voici qu'un nouveau sport vient de s'ajouter
originaire de Norvège, a été importé en Suisse l'année
auprès des amateurs de ski, et afin d'en encourager l'ex
en Engadine, a pris le parti d'organiser chaque hiver pl
a été donnée le dimanche 27 janvier, avec un immense
Il n'est sans doute pas inutile que nous donnions quel
Ce sport tient à la fois de l'hippisme et du ski-ing. Le
bois, s'attelle à la remorque d'un cheval.
Celui-ci est lancé d'abord au trot, puis au grand gal
au long des grandes routes couvertes de neige ! Lorsqu'o
cice est véritablement passionnant, car il joint aux c
et de vitesse si appréciée des fervents du ski. Il y faut b
ment dans les courbes où il est difficile d'éviter un cert
tout moyen d'action que ses deux rênes et les encourage



Miggy, gagnant du Prix de l'Engardine.
Cette épreuve, pour trotteurs attelés à des traîneaux, fut gagnée par Miggy, à M. Conrad drivé par Jüst, 3.000 mètres, en 8 m. 16 s.

...VER — LE SKI-KJOERING

L'Arrivée de la Finale.
Elle avait réuni 14 engagés, dont 11 se présentèrent au départ.



...ves sportives de Saint-Moritz.

...déjà longue. Le ski-kjöring, ...fut de suite en grande faveur ...élèbre station de Saint-Moritz, ...ns de courses, dont la première

...ions sur le ski-kjöring lui-même. ...chaussé de ses longs patins de

...lors une glissade éperdue tout ...venu à la maîtrise, cet exer...riving la sensation de légèreté ...bileté et de souplesse, notam...t, le conducteur n'ayant pour ...voix. Enfin, ce nouveau sport a sur la plupart de ses frères aînés une supériorité qui n'est point à dédaigner : il est infiniment gracieux, et l'on ne saurait imaginer plus ravissant spectacle que celui d'un joli cheval galopant librement, et entraînant dans son sillage le skier léger, parmi les fins tourbillons de neige qui s'envolent de toutes parts.

On comprendra facilement qu'avec de telles qualités, le ski-kjöring ait, dès le lendemain de son importation en Suisse, recruté de nombreux et enthousiastes adeptes. Cette année, dès le début de la saison, un comité se constitua en vue de l'organisation de grandes épreuves de ski-kjöring auxquelles on adjoindrait, afin de corser le programme, une course pour chevaux attelés à de petits traîneaux.

Elles furent disputées sur une piste ellipsoïdale, large de 20 mètres et longue de 1.500 mètres tracée sur le lac de Saint-Moritz congelé à 70 centimètres de profondeur. Elles obtinrent un tel succès, que le Comité a décidé de porter à 15.000 francs le total des prix qui seront attribués l'année prochaine à la grande journée de ski-kjöring, inscrite au programme des fêtes de 1908.

WANDERER.

Un passage dans le Prix de Saint-Moritz.
La course, très disputée, fut gagnée par Quick, à M. Widmer, conduit par C. Nater, couvrant les 3.000 mètres en 4 m. 22 s.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

L'Italie, suivant l'exemple donné par les autres nations, a de plus en plus recours dans l'armée aux services de l'automobile, qui d'ici peu sera devenu indispensable.

LES BLUFFEURS DU SPORT

Il y a dans la comédie de Tristan Bernard, qui se joue en ce moment à l'Athénée, — *Sa sœur!* — un inventeur qui cherche à placer à tout le monde des actions de son ballon dirigeable, ballon qui n'a du reste jamais existé ailleurs que dans son imagination. Personnage fort bien campé par un auteur qui est, comme on le sait, un vieux sportif.

Il n'y a pas que dans les comédies que l'on rencontre ces bluffeurs du sport, et Paris en vit, il n'y a pas longtemps, un fameux qui n'avait rêvé rien moins que de se rendre au Pôle Nord en dirigeable. Notez que le monsieur en question ne connaissait pas un traître mot de l'aéronautique et n'avait jamais fait une ascension, fût-ce en ballon captif. Cela ne l'empêcha pas de trouver, en Amérique, des commanditaires. Il est bon d'ajouter que, par un juste retour des choses d'ici-bas, il rencontra en France des collaborateurs qui lui aidèrent à manger les fonds de ses actionnaires.

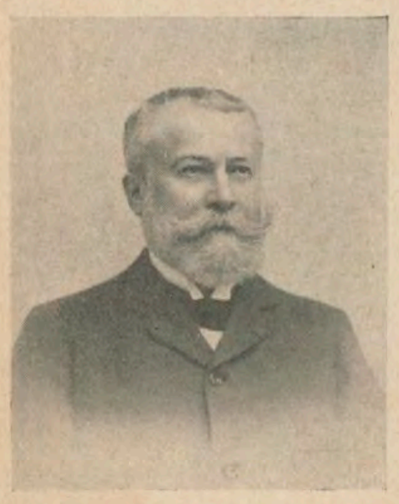
Tout ce qui touche au plus lourd ou au plus léger que l'air a le don de passionner les masses. Un inventeur peut raconter les choses les plus inouïes, s'engager aux prouesses les plus invraisemblables, il trouvera toujours des gogos pour le croire et pour marcher. Témoin l'ineffable Rozes et tant d'autres.

Il n'est pas jusqu'aux journalistes, que leur profession devrait pourtant rendre sceptiques, qui ne soient prêts à marcher à grande allure quand il s'agit de ballon.

Lors des premiers essais de Santos-Dumont, un journal du soir ayant annoncé que l'aéronaute brésilien avait l'intention de construire un ballon-omnibus, qui ferait le trajet de Madeleine Bastille, le plus grand journal de Vienne, le *Neues Wiener Tayblatt*, envoya un de ses rédacteurs, avec la mission expresse de monter, coûte que coûte, au premier départ de cet omnibus. Le malheureux, au débarqué de l'Orient-Express, se précipita à la Madeleine où, comme on pense, personne ne put lui indiquer le bureau du ballon-omnibus!

Il a eu, depuis, des imitateurs.

F.-A. WHEEL.



M. Gobron, l'éminent constructeur d'automobiles, qui vient d'être élu sénateur dans les Ardennes. Voilà un siège qui ne sera pas perdu pour le sport.

CYCLISME

Péguy ne se contente pas d'être un pacemaker de valeur. Il est aussi un excellent père, d'autant plus excellent qu'il fait admirer la Vie au Grand Air *à sa fillette.*

LES COURSES DERRIÈRE TANDEMS

L'autre dimanche, le Vélodrome d'Hiver conviait le public à venir assister à deux courses de demi-fond, l'une derrière moteurs, l'autre derrière entraîneurs humains.

Je dois avouer, à ma grande satisfaction, que celle-ci remporta beaucoup plus de succès que celle-là. Elle fut en effet intéressante de bout en bout, alors que l'épreuve derrière motocyclettes parut longue et monotone. Cependant trois rois de la piste s'y rencontraient : Guignard, Contenet et Robl. Aucune panne n'annihila l'intérêt et pourtant le public semblait la trouver ennuyeuse au possible, alors qu'un moment avant il applaudissait à tout rompre aux exploits de Mac Farland, Cornet et Vanoni. Il est vrai que là nous avons pu voir une lutte extraordinaire où ces trois athlètes furent obligés de faire preuve d'une rare énergie.

Celui qui enthousiasma le plus les spectateurs fut Cornet qui par deux fois rattrapa le peloton.

Cette lutte sévère enthousiasma le public, au point que l'allure mécanique, mais splendide toutefois, de Guignard et de Contenet tournant et retournant autour de Robl ne sembla pas du tout l'émotionner. Cette attitude est une indication : peut-être reviendrons-nous bientôt aux courses derrière tandems.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 3 au 9 février.

CYCLISME

Dimanche 3 février.

Vélodrome d'hiver. — *Match Poulain-Jacquelin* : 1. Poulain, 2. Jacquelin.

30 kilomètres derrière tandems : 1. Mac Farland (36 m. 26 s. 1/5); 2. Vanoni, à 150 m.; 3. Cornet, à 200 mètres.

50 kilomètres derrière motocyclettes : 1. Guignard (37 m. 47 s.); 2. Contenet, à 2 tours; 3. Robl, à 7 tours.

ATHLÉTISME

Mardi 5 février.

La Coupe de Boxe. — Finale : 1. Pat O'Keef; 2. Dick Bailey.

HIPPISME

Dimanche 3 février.

Prix de Cany (trot monté, 3.000 mètres) : 1 Diavolo (Verzeele), à M. Pauger; 2. Brelan; 3. Balaklava (7 partants.)

Lundi 4 février

Pau. — *Prix de la Pelouse* (haies, 3.000 mètres) : 1 Kansk, à M. Buppard (F Monk); 2. Midinette; 3. Volubilis (14 partants).

Vendredi 8 février.

Pau. — *Prix du Palais d'Hiver* (grande course de haies, 3.500 m.) : 1. Roi du Monde, à M. Pfizer (A. Carter); 2. Kansk; 3. Rosi, (12 partants.)

NOTRE HORS-TEXTE

La première course d'automobiles Paris-Rouen (22 juillet 1894)

C'est Pierre Giffard, auquel on devait déjà Paris-Brest, qui fit organiser par le *Petit Journal* la première course d'automobiles, de voitures sans chevaux, comme on disait alors. Elle fut précédée d'épreuves éliminatoires. Seuls, les concurrents y ayant satisfait prirent part à l'épreuve finale. Celle-ci fut disputée le 22 juillet 1894, sur le parcours Paris-Rouen.

Vingt-et-un concurrents se présentèrent au départ. Des cyclistes de bonne volonté parmi lesquels toute la rédaction du *Vélo*, de fondation toute récente, suivaient les voitures comme contrôleurs volants! Comme on peut s'en rendre compte par notre photographie, qui représente le passage de deux concurrents à Mantes, on n'avait pas organisé dans la traversée des villes, un service d'ordre que la vitesse des concurrents eut rendu d'ailleurs superflu. Ils avaient en effet 12 heures pour effectuer les 134 kilomètres du parcours.

Panhard, Peugeot se partagent le premier prix. De Dion-Bouton, qui avait fait le meilleur temps eut le second. Maurice Le Blant, le troisième et Scotte, le prix de consolation.

ATHLÉTISME

La saison de sports d'hiver bat son plein à Davos et à Saint-Moritz, où tous les champions de patinage se sont donné rendez-vous pour les diverses épreuves.

LE BOUQUET DE L'AFFAIRE D'ATHÈNES

Il fut tiré la semaine dernière, mais constatons-le, il ne fut ni très réussi ni très goûté. Le feu d'artifice avait trop duré, il a fait long feu.

Mais pourquoi l'Union a-t-elle eu l'idée alors que personne n'y pensait plus, d'aller déterrer cette vieille histoire que l'on croyait partie rejoindre les vieilles lunes! Le besoin s'en faisait-il sentir, et vraiment était-il bien nécessaire à nos dirigeants, de nous donner une mauvaise preuve de leur pouvoir en faisant une distribution de punitions? La distribution de récompenses qu'ils s'étaient mutuellement octroyées sous forme de félicitations aurait dû pourtant suffire à leur bonheur.

Toujours est-il que pas mal de braves athlètes se trouvent, pour un certain laps de temps, mis au ban de l'U. S. F. S. A. Ils ne s'en portent pas plus mal, du reste. Mais ce qui est moins drôle, c'est que certains d'entre eux, comme Ragneneau se trouvent directement lésés par cette mesure qui leur interdit d'ici trois mois toutes les épreuves auxquelles ils devaient prendre part. Avaient-ils donc commis un si grand crime, et le fait d'avoir fait rater complètement les Championnats de Paris et à moitié les Championnats valait-il ce châtiment?

On parle déjà d'amnistie générale. N'aurait-il pas été plus simple de ne pas punir?

Mais, qui me dira pourquoi je n'ai pas été compris dans la liste de proscription?

L. DE FLEURAC.

HIPPISME

La pelouse du champ de courses de Kayes, dans le Haut-Sénégal. Elle ne rappelle que vaguement celle d'Auteuil ou de Longchamp.

A PROPOS DE LA RÉOUVERTURE

Il m'a semblé intéressant, au début de la saison, d'aller consulter une diseuse de bonne aventure, afin de pouvoir fixer nos lecteurs sur les principaux événements de l'année hippique. Justement, la renommée de l'une d'elles était parvenue jusqu'à nous, par l'intermédiaire du feuilleton d'un grand journal du matin. J'allai la trouver.

— C'est 20 francs, me dit-elle, pour cinq minutes de grand sommeil

J'allonge mon louis, et crac, la voilà endormie

Un peu ému, à l'idée de voir l'avenir se dévoiler à mes yeux, je lui pose timidement ma première question :

— L'année qui s'ouvre va-t-elle nous faire assister à des innovations dans l'institution des courses?

— Oui, je vois un beau monsieur... tout le monde le salue; ça doit être une grosse légume; du reste, il est tout entouré de poireaux...

— Bien, me dis-je; c'est le ministre de l'Agriculture.

— Il réunit beaucoup d'autres beaux messieurs qui discutent et qui lisent des papiers noircis.

— Fichtre! la voilà bien, l'intervention de l'Etat que l'on craint tant! Encore une commission! Mais alors, et le Comité consultatif?

— Eh bien, continuai-je, qui gagnera le Grand Prix?

— Je vois un cheval étranger... anglais; son nom commence par un S.

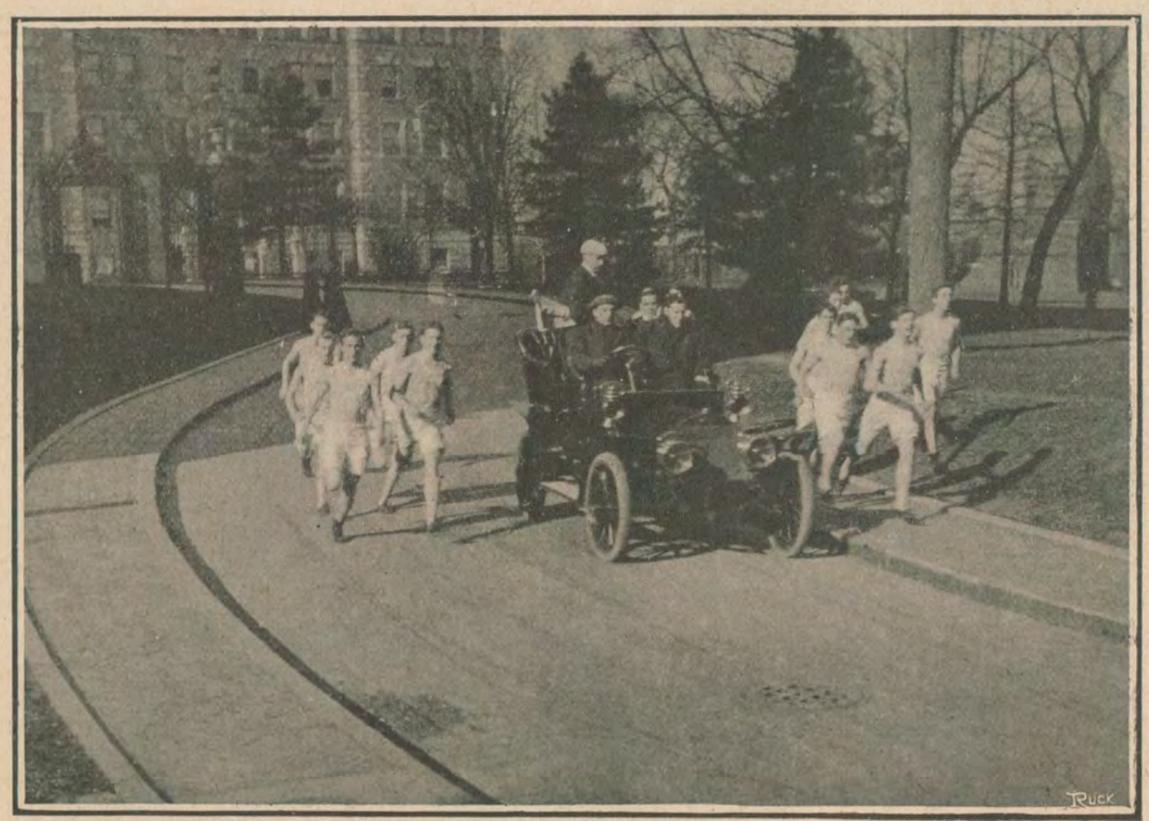
— D'autres chevaux s'illustreront-ils?

— Oui, j'aperçois un grand cheval que tout le monde désigne. Il gagne ce qu'il veut. Il appartient à un Américain... Son nom commence par un M... Et puis, je ne vois plus bien... du feu... de la fumée... une émeute...

Je la réveille en lui sautant à la gorge : mais c'est l'année 1906 que vous me racontez là!

— Ah! c'est vrai, j'ai oublié de vous prévenir; le fluide magnétique a le don de me rajeunir d'une année; si bien que lorsque l'on veut savoir l'avenir, il faut bien spécifier le millésime de l'année sur laquelle on m'interroge. Si vous voulez, nous allons recommencer : c'est 20 francs pour cinq minutes de grand sommeil.

BOIARD.

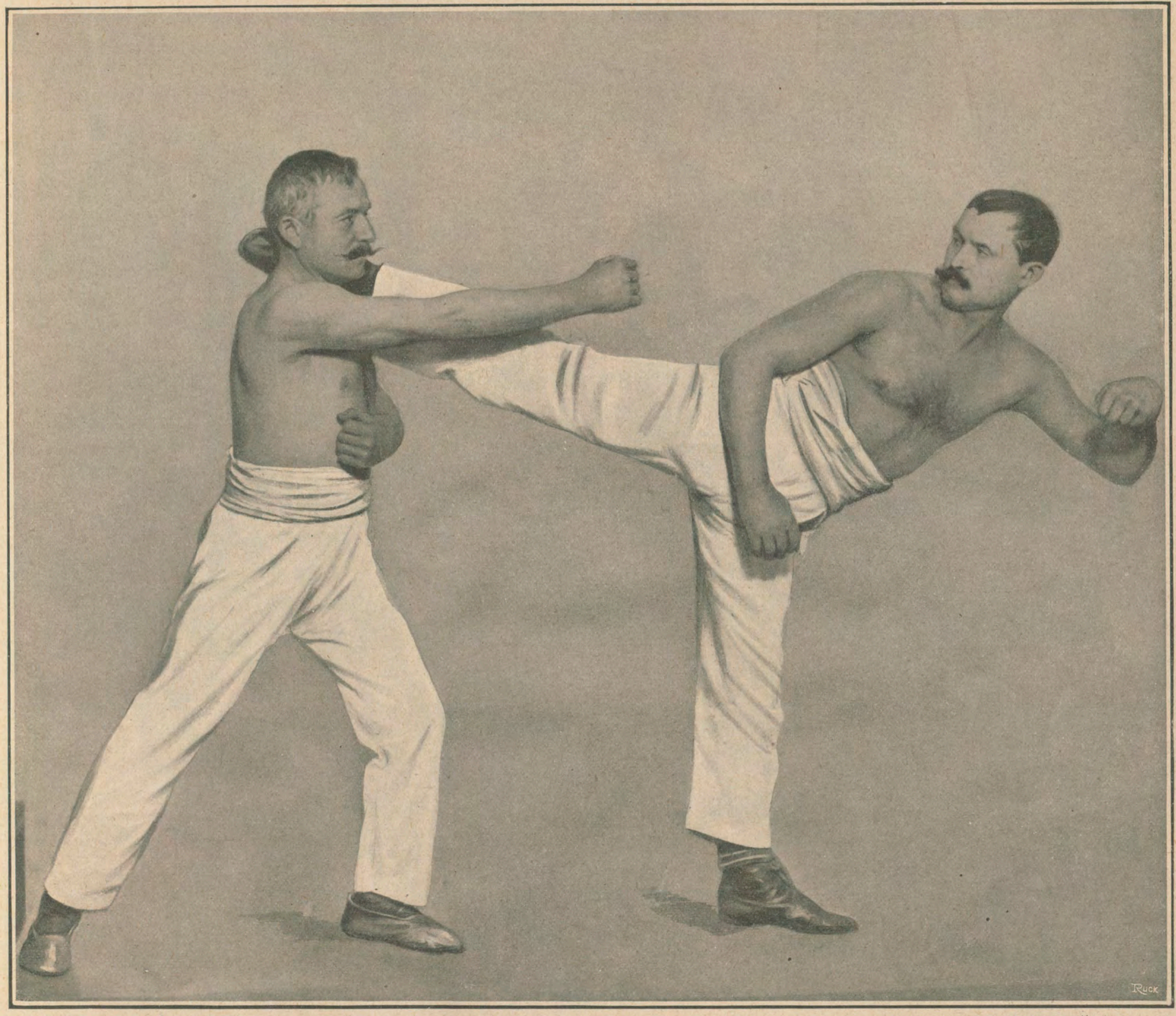


L'entraînement en Amérique.

M. Josh Crooks, de l'Université de Colombia, entraîne ses élèves en cross-country d'une façon assez originale. Il est en automobile, en compagnie d'un speaker, qui crie aux coureurs le temps qu'ils font. Cette méthode donne, paraît-il, d'excellents résultats.

Le pari mutuel de Kayes. Les guichets ne sont pas nombreux, mais les Européens viennent en foule goûter les joies du jeu.

LES CHAUSSONNIERS MARSEILLAIS



(Plaque Lumière).

A l'Assaut Charlemont.

Le 5 février, le professeur Charlemont donnait, à la salle des Ingénieurs Civils, son assaut annuel. De nombreux matches de boxe française intéressèrent fort le public, ainsi que la démonstration que fit le maître avec son élève, le jeune Robert Saurin, âgé de six ans. Mais ce fut l'assaut de chausson entre les professeurs marseillais Rimbaud et Nèble qui remporta le plus de succès auprès du public. C'était, en effet, la première fois que l'on assistait, à Paris, à une rencontre de ce genre.

NOTES DES ÉDITEURS

Nos lecteurs, ont pu se rendre compte que, depuis plusieurs semaines, nous publions des articles d'automobile où nous nous efforçons de donner des conseils pratiques à la portée de tous. Tout en continuant la série des études techniques s'adressant aux conducteurs émérites n'ignorant aucun des secrets de la mécanique, il nous a semblé intéressant de demander à nos collaborateurs C. Faroux et F. A. Wheel des articles dont la lecture permettra aux novices de se perfectionner dans la connaissance de tous les rouages de leur voiture, de reconnaître d'où viennent les pannes, de savoir comment les réparer et aussi de posséder le moyen de ne point se faire rouler par leur mécanicien.

Nous publions aujourd'hui un hors-texte rétrospectif représentant une scène de la première course d'automobiles de Paris-Rouen en 1894.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous recevrons jusqu'au 15 mars les réponses à notre questionnaire paru dans le numéro du 26 janvier. Ces réponses nous arrivent en foule, ce dont nous remercions notre clientèle, et nous tenons à dire encore une fois qu'un souvenir sera donné à chacune des dix meilleures réponses, qu'un très joli prix sera décerné à la réponse d'ensemble la plus utile pour la *Vie au Grand Air* et que les 500 réponses suivantes par ordre de mérite seront mentionnées. Les résultats paraîtront dans notre numéro du 13 avril.

Au nombre des articles publiés dans le numéro de février de *Je sais tout*, qui vient de paraître, signalons *les Palais qui vont sur l'eau*, intéressante étude sur le yachting, par le duc Decazes, et *les Paroles restent*, où l'on trouvera de curieux détails sur la photographie de la parole, cette nouvelle conquête de la science. On trouvera également dans ce volume le texte complet de *la Savelli*, la récente pièce en deux actes et six tableaux de Max Maurey, jouée au théâtre Réjane, et qui a soulevé une ardente polémique.

Pierre Lafitte et Cie.

UNE FÊTE DE PATINAGE A PARIS

Enfin, une fête de patinage a pu être donnée sur le lac du bois de Boulogne, samedi dernier. Les épreuves furent fort intéressantes, encore que les concurrents craignant sans doute le dégel, fussent venus en trop petit nombre.

1. Le départ du 1.500 mètres. Beaucourt remporta la victoire, en 3 m. 38 s., bénéficiant d'une double chute dont furent victimes à deux mètres de l'arrivée, Pipaut et Charpentier. — 2. Les gagnantes du Prix Femina. Cette épreuve, courue sur 300 mètres, fut gagnée par Mme de Fossault et Mlle Houlep (43 s. 1/5), qui firent dead-heat. — 3. Le match de hockey. L'équipe blanche (capitaine Barlett) triompha par 2 buts à 0, de l'équipe bleue (capitaine : H. Dickhard). — 3. La chaîne. Les patineurs trop novices se contentaient d'exécuter des figures faciles.

LA MORT DE LÉON SERPOLLET

Serpollet, sur le légendaire Œuf de Pâques, avec lequel il atteignit le premier 120 à l'heure, en 1902, sur la Promenade des Anglais, à Nice.

Le monde automobile vient de subir une perte cruelle. Un de ceux qui ont le plus fait pour la locomotion nouvelle, et dont le nom restera comme un symbole, Léon Serpollet, est mort lundi dernier. Il disparaît à 48 ans, en pleine possession de son intelligence, regretté de ceux qui ont connu le génie du savant, pleuré de ceux qui ont pu apprécier la bonté de l'homme, son grand cœur et sa loyauté. Dans notre prochain numéro nous consacrerons un long article à son œuvre.

EN SELLE ! George Bartholomew.

L'un de nos plus jeunes et de nos meilleurs jockeys, tout ensemble, G. Bartholomew monte déjà depuis quatre ans en public, et sa bonne forme ne s'est pas encore démentie ✍ Son passé répond de son avenir ✍

Si l'âne savant de la foire, placé dans le cercle des jockeys, avait à désigner la personne dont les montes sont retenues le plus longtemps à l'avance, je crois qu'il n'hésiterait pas à s'incliner, en lançant une joyeuse pétarade, devant la figure enfantine de G. Bartholomew. C'est que, tout en rivalisant avec nos plus fines cravaches, il peut encore, sans recourir aux moyens factices, sans même se soumettre à un travail et à un régime pénibles, se maintenir en parfaite condition et monter à 45 kilos. Il dissipe donc le cauchemar du poids léger qui, à l'époque des handicaps, hante tous les propriétaires de racing-like.

G. Bartholomew est né à Chantilly, le 3 juin 1890. Sa mère est la sœur du sympathique entraîneur Willy Carter; son père, auquel M. Jean Joubert vient de confier les destinées de son écurie, depuis qu'Arthur Carter a accepté de prendre My Pet II sous sa direction, est le frère de Charles Bartholomew, l'entraîneur bien connu de Lamorlaye, et de William Bartholomew, qui a le malheur d'être resté infirme à la suite d'une chute de trapèze qu'il fit au collège à l'âge de 7 ans et qui lui démit la hanche. Il a débuté, en selle sur Etna, par une victoire à Longchamp dans le Prix de Courbevoie, le 10 mai 1903, sous les couleurs du comte de Fels : il n'avait pas encore 13 ans et pouvait monter à 29 kilos : au cours de la campagne, il paraissait 5 fois en public, pour passer 2 fois premier le poteau. L'année suivante, il pilotait 11 gagnants et, en 1905, il remportait 65 victoires ; cette année, tant en province qu'à Paris, il a triomphé dans 49 courses. C'est lui qui montait Ecots, dans le Grand Prix de Deauville de 1905, devant Lorlot et Adam. Il a perdu son droit à la décharge au mois de mai 1905, en gagnant, à Chantilly, le Prix de Vineuil, avec Grane : il n'avait pas encore 15 ans. Ses premières montes ont d'abord appartenu au comte de Fels et ses deuxièmes au vicomte d'Harcourt ; pour 1907 il doit, par engagement, monter en premier les chevaux du duc Decazes et en second, ceux de M. Maurice Ephrussi.

G. Bartholomew vit en famille, avec ses parents et sa jeune sœur, dans l'établissement de son père, « Etna-house ». Il affectionne particulièrement son home et sort très peu ; il entretient d'amicales relations avec les fils de M. Jacquemin, le propriétaire de la « Villa des Quatre Frères », à Lamorlaye, dont l'aîné a débuté victorieusement cette année à Colombes, sur Vive la Classe ! Quand les parents se réunissent, ces futurs hommes savent se retirer discrètement dans une pièce éloignée où l'on peut les surprendre, quelque temps après, appuyant gravement le fool ou le floch qu'ils viennent de tirer, d'une menaçante relance de... vingt sous.

G. Bartholomew n'aime pas la pêche, mais il manifeste les goûts les plus vifs pour la chasse et suit tous les laissez-courre de la forêt. Il a la spécialité de faire à l'exercice des chutes en apparence terrifiantes, mais toujours on le voit se relever avec un rare bonheur, sans la moindre blessure, et se remettre gaillardement en selle. C'est son père qui l'a mis à cheval et qui, en dépit des traditions alors profondément enracinées, lui a appris à monter court et sur l'encolure, au grand scandale des vieux entraîneurs anglais. On sait avec quelle habileté il sait aujourd'hui mettre à profit les conseils d'un homme qui a été l'un de nos meilleurs jockeys. G. Bartholomew père, en effet, avant de succéder à F. Carter chez M. Aumont et d'entraîner les chevaux de M. A. Meunier, à Chamant, avait de 1878 à 1891 rivalisé sur nos champs de courses avec les T. Lane, les Dodge, les Kearney, les Hartley et les Hopkins. C'est lui qui montait Révérend et qui, esclave des ordres reçus, s'effaçait à l'arrivée dans le Grand Prix, pour laisser passer Clamart, l'autre représentant de la casaque orange, et finir seulement second ; c'est lui aussi qui s'entendait si bien avec Chalet, que le célèbre étalon du comte Le Marois n'a pas remporté une seule victoire sous la cravache d'un autre jockey.

G. Bartholomew.

Agé de 16 ans, G. Bartholomew a débuté en 1903. Il peut monter à 45 kilos. Outre cet avantage, il possède une science accomplie et est l'un de nos meilleurs jockeys.

Bartholomew, après le Grand Prix de Deauville.

Au cours de 1904, Bartholomew pilotait 11 gagnants ; en 1905, 65. Et en 1906, il remportait 49 victoires. Il a triomphé, en 1905, dans le Grand Prix de Deauville, avec Ecots.

G. Bartholomew fils, qui doit tomber à sa majorité sous l'application de la loi sur le recrutement, espère pouvoir s'établir entraîneur avant d'être obligé, par le poids, de monter sur les obstacles en revenant du régiment. L'un des bons souvenirs qu'il garde aujourd'hui de ses prouesses sur le turf est l'amicale exaspération qu'il excitait chez G. Stern, au cours de la campagne de 1905, en venant à chaque nouvelle rencontre, avec une régularité presque infaillible, le coiffer d'une courte tête sur le poteau

R. DE VILLETANEUSE.

Le Bilan de Bartholomew.

NOMS des HIPPODROMES	INCIDENTS			CLASSEMENT			
	Resté au pot.	Tombé	Dérobé	Non placé	Classé troisième	Classé deuxième	Classé premier
AUTEUIL (réunion mixte de Courrières)	»	»	»	1	»	»	1
CHANTILLY	»	»	»	26	3	5	1
LONGCHAMP	1	»	1	52	10	10	10
LE TREMBLAY	»	»	»	10	3	5	2
MAISONS-LAFFITTE	1	1	1	111	16	10	11
SAINT-CLOUD	»	»	»	62	13	12	12
Totaux	2	1	2	262	45	42	37

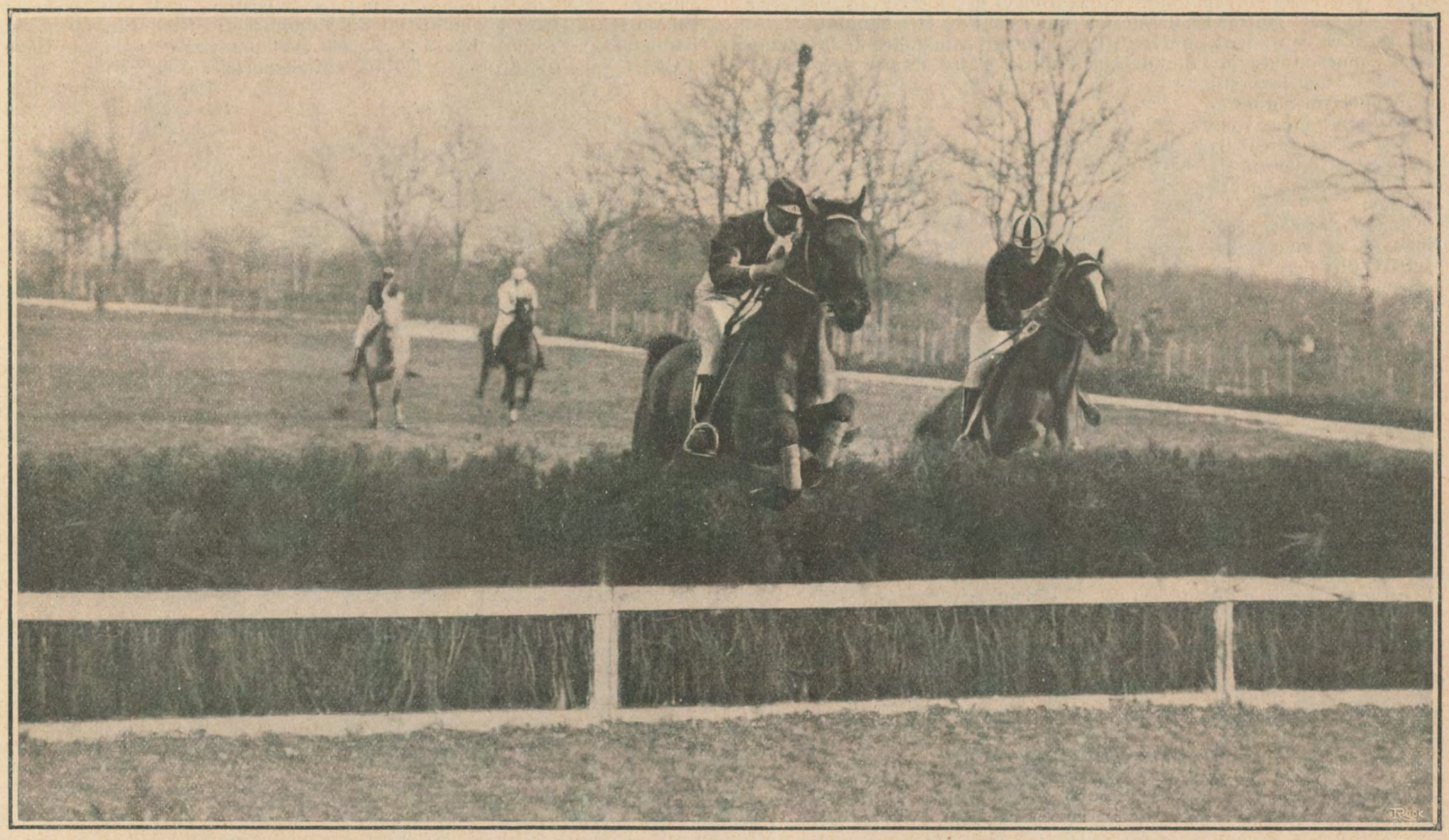
	Nombre d'épreuves disputées	SOMMES GAGNÉES			
		Allocations de troisième	Allocations de deuxième	Montant des Prix	Totaux
AUTEUIL (réunion mixte de Courrières)	2	»	»	5.000 »	5.000 »
CHANTILLY	35	5.441 65	2.687 50	4.156 25	12.285 40
LONGCHAMP	84	6.039 65	14 533 35	78.181 25	98.754 25
LE TREMBLAY	20	819 45	6.144 40	26.362 50	33.326 35
MAISONS-LAFFITTE	151	7.980 »	12.165 »	52.100 »	72.245 »
SAINT-CLOUD	99	3.100 »	12.900 »	61.725 »	77.725 »
Totaux	391	23.380 75	48.430 25	227.525 »	299.336 »

Tableau des épreuves disputées par G. Bartholomew au cours de la saison qui vient de se terminer.

LE MEETING DES PYRÉNÉES

(Photographies de notre envoyé spécial.)

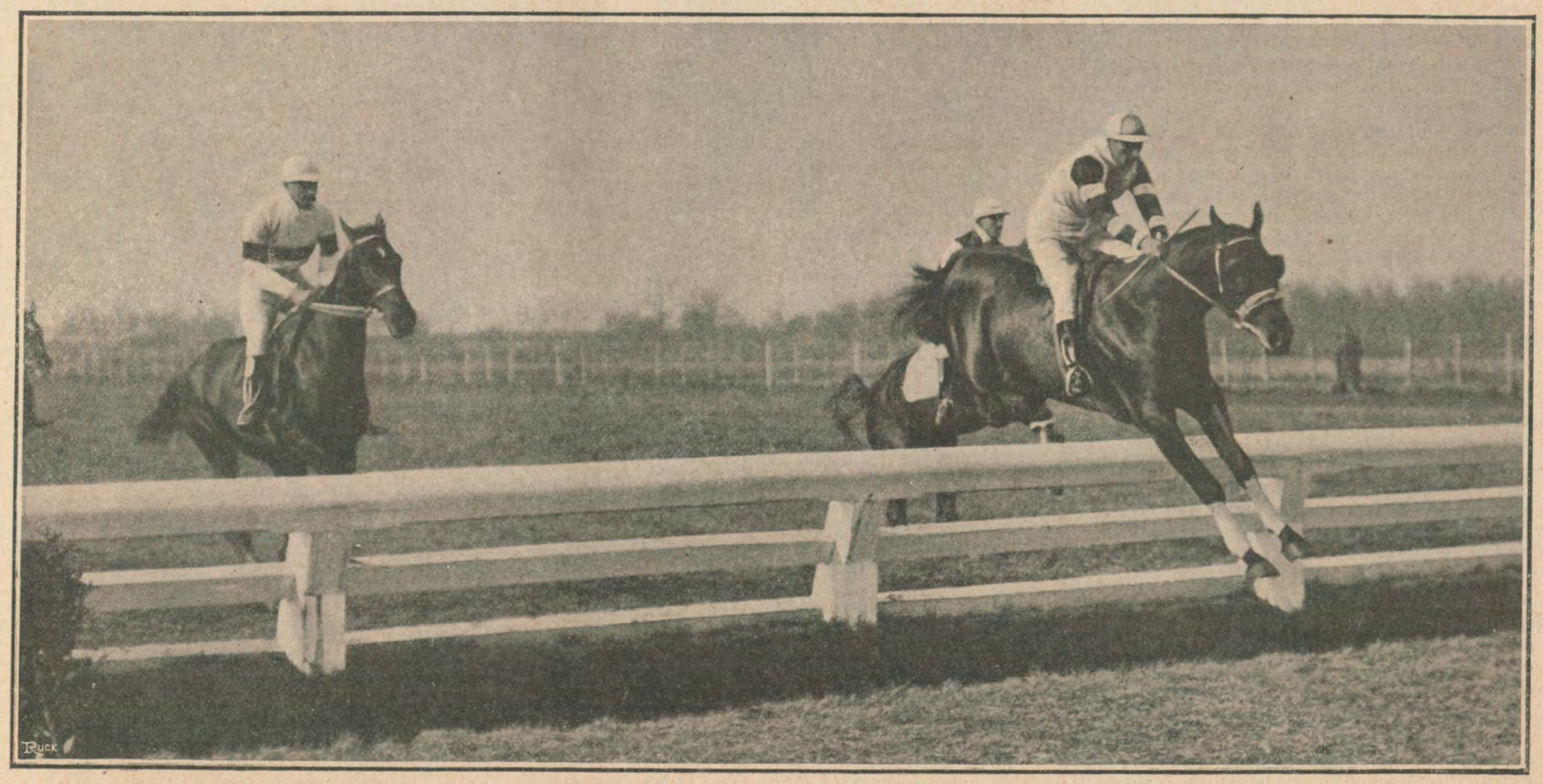
Le Grand Prix de Pau — Du soleil, puis de la neige — Une fin lamentable



Trinqueur. Gradignan. Pavillon II. Pétrone III.

L'avant-dernière haie dans le Prix des Drags (steple, handicap, gentlemen, 3.800 mètres).

Les courses du dimanche 3 février furent remises au lundi, le terrain étant gelé. Le favori, Pétrone III, monté par M. G. Keller, après une lutte sévère, succombait d'une demi-longueur, derrière Pavillon II, fort bien monté par M. de Lassence. Le troisième, Gradignan, était loin.



Bara. Gazelle III. Blue Knight.

Le saut du brook dans le Frix du Gave (Steple, 3.600 mètres).

Dans le Prix du Gave, il y eut un dead heat. Pierre Ybarrol revenant vers la fin, parvint à passer le poteau d'arrivée sur la même ligne que Gazelle III. Gazelle III était montée par M. de Lassence, qui remportait ainsi deux victoires dans la journée. Carroy montait Pierre Ybarrol. Cabecilla finissait troisième, à trois longueurs.

LE MEETING DES PYRÉNÉES (Suite)

Le deuxième meeting de Pau n'a pas été aussi favorisé que le premier. Le mauvais temps, neige, froid et gelée, est venu contrarier le sport ; même les dernières réunions ont dû être annulées.

Et cependant, au début, le soleil avait voulu être de la partie. Nice, Cannes, toute la Côte d'Azur semblait s'être transportée sur les Pyrénées. Aussi, les nombreux sportsmen qui s'étaient donné rendez-vous à Pau présageaient-ils une excellente saison. Ils ont malheureusement été déçus.

On eut des surprises. Ainsi, le premier jour, le Prix du Cercle Anglais, la principale épreuve, revenait à Banshee, une vieille jument qui remportait un succès facile. Les autres épreuves de la journée ne présentaient pas grand intérêt, toutes ayant été gagnées sans lutte.

Le deuxième jour fut plus intéressant. La grande course de la réunion était le Grand Prix de Pau, steeple-chase handicap de 3.400 mètres, doté d'une allocation de 25.000 francs. Plus de trente engagements avaient été réunis dans la course.

On retrouvait dans la liste nombre de vieilles connaissances, tous chevaux plus ou moins âgés : Kan, à M. J. Lieux, qui jamais ne manque une réunion de province; Khasnadar, à M. Grupel; La Voleuse, encore à M. J. Lieux ; Miss Baccara, à M. de la Tour-du-Pin ; Le Belvédère, à M. Ch. Liénart; Pihom III, à M. Bellejambe; Roi du Monde, à M. Pfizer; Charmeur, au baron de Civry; Cantinière, à M. Balsan. Quelques-uns, plus jeunes : Rêve d'Or, Royal Visiteur, Upsal, Quinola, Mademoiselle Marguerite.

Pétrone III. Valhalla. Cabecilla.

Faute de Pétrone III dans le Prix des Fougères (steeple, 3.000 m.)

Dans cette course, Albi II est tombé boiteux, lorsqu'il semblait être en excellente posture de gagner. En face, il avait une grande avance. Dans le dernier tournant, il se laissait dépasser par Valhalla qui l'emportait d'une encolure sur Pétrone III, auquel une faute à la rivière avait fait perdre du terrain.

Parmi les vieux chevaux, certains, tels que le Belvédère, Miss Baccara, restés au repos tout l'hiver, avaient été préparés en vue des meetings du Midi. Ils n'ont pas répondu aux espérances que leurs propriétaires et leurs entraîneurs avaient fondées sur eux.

Ce fut un cheval de 5 ans qui remporta la victoire, Roi du Monde, à M. Pfizer. Il est bon d'ajouter qu'il était monté par un maître, Alec Carter, le premier en tête, cette année, sur la liste des jockeys gagnants. Roi du Monde fut conduit au poteau par le Roi de la Monte.

Ce fut, pour ainsi dire, la seule épreuve digne d'intérêt du meeting pyrénéen, qui se termina lamentablement.

Et maintenant, propriétaires, jockeys, entraîneurs, chevaux et parieurs sont rentrés à Paris. Auteuil a rouvert ses portes. La saison est commencée.

Paul Mégnin.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Les Caisses publiques achètent, depuis plusieurs semaines, 40 à 70.000 francs de rente 3 0/0 par jour sans parvenir à dominer les ventes de l'Epargne et à arrêter la baisse des cours. Il a fallu, pour arrêter la baisse en liquidation de janvier, opérer à terme, vendre en spéculation ce que l'on achetait au comptant. Ce procédé ne pouvait être efficace que peu de temps. Enfin, on affirme que le coupon de la rente ne sera imposé qu'indirectement par la taxe qui sera perçue sur l'ensemble des revenus de tous les Français. Cette nouvelle, non encore certaine, a eu plus d'effet qu'un gros achat de la Caisse des Dépôts et Consignations, parce qu'elle a un peu effrayé les vendeurs à terme, qui se sont rachetés.

Tout ceci prouve qu'aucune valeur n'est à l'abri des fluctuations de Bourse, même celle qui avait le premier rang, le 3 0/0 perpétuel.

Dès aujourd'hui, nous ne lui donnons plus que le second rang, le premier appartenant au 3 0/0 amortissable, pour la seule raison que le 3 0/0 amortissable sera certainement remboursé au pair, tandis que nous doutons beaucoup que le 3 0/0 perpétuel revoie le pair de très longtemps. Donc, arbitrez vos 3 0/0 contre de l'amortissable, c'est la première conclusion à tirer de cette causerie.

Il y en a une autre plus générale et plus importante, c'est qu'aucune valeur, même les plus solides, même celles que le temps et les mœurs ont qualifiées de valeurs de pères de famille, n'échappent à la nécessité d'une critique périodique. Il faut examiner son portefeuille de temps en temps, quel qu'il soit.

Voyez nos vieilles actions d'assurance, considérées par l'Epargne comme titres de tout repos. Elles perdent en six mois une forte partie de leur valeur, ainsi que le prouve le petit tableau suivant :

	Cours du 28 juillet 1906	Cours du 25 janv. 1907
Générale Incendie...	29.000	2.000
Nationale — ...	12.500	11.700
Phénix — ...	12.000	11.400
Union — ...	15.000	13.500
Soleil — ...	3.825	2.995

Sur l'action Soleil, la perte est de plus de 22 0/0 et ce n'est pas la plus atteinte du compartiment.

Donc, à côté du grand principe de la division des risques, qui doit être la base de toute composition de portefeuille, il y a celui de la surveillance continuelle, quelles que soient les valeurs qui le composent.

Cette surveillance, ces revisions périodiques, sont presque impossibles pour le capitaliste qui ne possède ni les documents, ni les renseignements, ni les connaissances professionnelles. L'aide d'un conseiller compétent et surtout indépendant lui est nécessaire et c'est pourquoi nous recommandons à nos lecteurs la *Revue Internationale des Valeurs de placement.*

Nous ne disposons pas ici d'une place suffisante pour passer en revue les différents compartiments de la cote, pour examiner une loi en projet et en tirer les conséquences pratiques. Aussi la *Revue internationale* est le complément nécessaire de ces Causeries.

PETITE CORRESPONDANCE

J.-B. Arcachon. — *Les variations des cours de nos rentes nous confirment dans la préférence que nous avons pour les obligations industrielles ou de transport des grandes Sociétés d'utilité publique. C'est là où l'argent est placé le plus sûrement et, en choisissant bien, le plus fructueusement. Arbitrez donc une partie de vos Fonds d'Etats contre des obligations. Vous en avez beaucoup trop, puisqu'ils dépassent en importance la moitié du total de votre portefeuille. Prenez des* Union des Tramways *4 0/0 — seconde émission — qui rapportent environ 4.40 0/0, c'est un placement très sûr et la principale exploitation de la Société est dans nos départements du Nord. Divisez vos placements par quarts ou par cinquièmes, sur des obligations de catégories différentes. Donnez-nous une adresse en nous fixant sur le chiffre total de l'arbitrage, nous vous soumettrons un projet complet.*

Voilier, Marseille 22. — *L'action* Campanario *nous paraît, en effet, un titre d'avenir, sauf le risque inhérent à toute affaire de mine. Mais pourquoi n'avez-vous pas des parts plutôt que des actions? Si le cuivre reste à ses hauts prix, comme cela paraît probable, et si la mine réussit, la valeur des parts relativement à celle des actions est réglée par les statuts. Après que les actions ont touché 5 0/0, les parts prennent 40 0/0 des bénéfices, le Conseil 10 0/0 et les actions 50 0/0. Il y a 10.000 actions et 8.500 parts, de sorte que si l'action vaut 534 francs, comme actuellement, la part devrait être cotée 318 francs et elle coûte seulement 270 francs. Nous croyons que vous pouvez obtenir un écart de près de 50 francs à votre avantage, en arbitrant les actions contre les parts.*

Actionnaire à Versailles. — *Nous ne sommes pas de votre avis; les P. V. ne sont pas intéressantes au cours actuel, il y a trop d'aléas et, à votre place, nous vendrions.*

Prenez plutôt des actions de tramways bien choisies, même des mines de cuivre, comme la Dominion Copper, *dont les perspectives s'annoncent remarquables et prochaines. Le titre est encore à 8 dollars, c'est plus léger que nos vieilles valeurs et nous y aurions plus de confiance. Mais souvenez-vous que la grande majorité de votre portefeuille doit être composée de valeurs sûres, c'est-à-dire d'obligations et non d'actions, comme vous semblez le préférer.*

Mello 48. — *Les nouvelles de l'affaire sont excellentes et la hausse se maintient. D'ailleurs, le caoutchouc ne peut guère que monter, surtout celui de l'Amazone, qui est de beaucoup le meilleur. Cependant, nous réaliserions une partie de votre beau bénéfice pour le placer en obligations 4 0/0 de l'*Union des Tramways.

Prudent 32. — *Les recettes des tramways de* Mexico *sont en continuelle et importante plus-value. Après avoir seulement recommandé les obligations, nous estimons qu'actuellement les actions sont plus avantageuses à acheter.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,

9, rue Pillet-Will, Paris

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. Motti. *Le Gérant* : JARRIGE.